der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



JANUAR
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

1/82

Werklokomotiven der Deutschen Reichsbahn?



1

Auch das gab es:
Ein vor nunmehr 12 Jahren beendeter Streckenneubau bei Altdöbern war die letzte Baustelle, bei der die Deutsche Reichsbahn schmalspurige Baulokomotiven für den gleisgebundenen Erdtransport einsetzte. Obwohl diese Lokomotiven zum **Bestand der Deutschen Reichsbahn** gehörten, waren sie **nicht in die Baureihe 99** eingegliedert. Diese Fahrzeuge trugen eine Baumaschinen-Nr. Hierbei bedeutete die erste Gruppe die Maschinenart (320 ≙ Dampflokomotive, Spurweite 900 mm); die zweite die Nennleistung in PS und die dritte Gruppe die laufende Nummer.

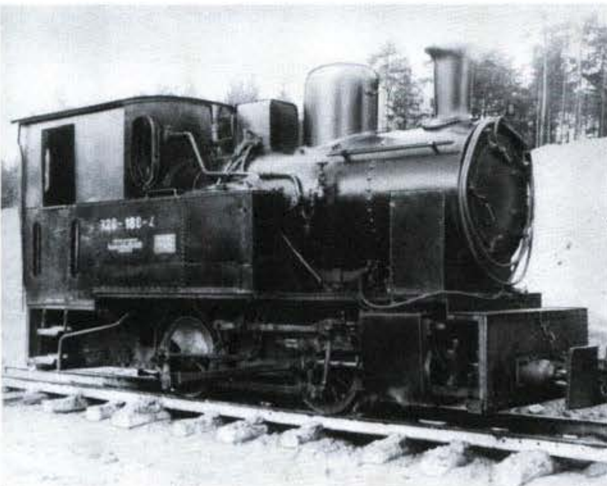

2

Bild 1 **Lok 320-200-11** *(Henschel 1914/12782): Sie war die älteste Lokomotive auf der Baustelle und entsprach dem Typ „Döring & Lehmann" der Henschel-Serie. In den letzten Jahren erhielt sie noch eine elektrische Beleuchtung mittels Lichtmaschine.*

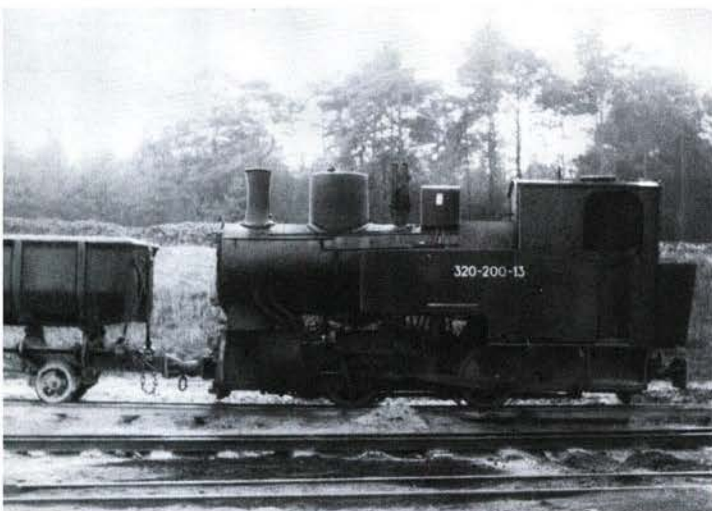
Bild 2 **Lok 320-180-4** *(Henschel 1939/24555): Dieser Typ „Klettwitz" der Henschel-Serie wurde noch 1944 als sog. Kriegsdampflok (KDL 13) unter anderem von den Skoda-Werken in Plzeň nachgebaut. Der Schlauch an der Rauchkammer diente zum Abspritzen des Fahrzeuges.*

Bild 3 **Lok 320-200-13** *(Borsig 1921/10877): Der hintere Kohlekasten gehört nicht zur Originalausführung. Er wurde später angebaut. Die ehemals abgerundete Domverkleidung ist ebenfalls später durch eine eckige ersetzt worden.*
Von den sichtbaren schweren Seitenkippern gehörten 6 bis 8 Wagen zu einem Zug.

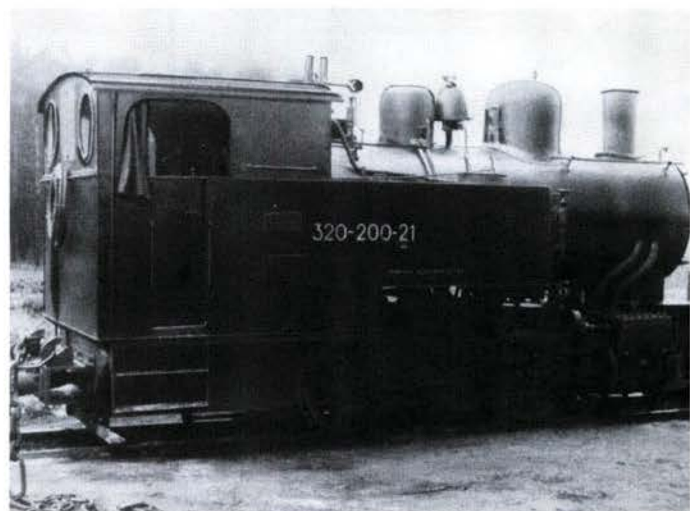
Bild 4 **Lok 320-200-21** *(Borsig 1921/10882): Obwohl zur gleichen Lieferung wie Lok 13 gehörend, sind infolge von Umbauten mehrere Unterschiede zwischen beiden Maschinen erkennbar, z. B. Dampfdom, Sandkasten, Lage des Sicherheitsventiles und Form des Wasserkastens. Diese Lokomotive verfügte als Abnormität sogar über ein Läutewerk.*

Text und Fotos: K. Jünemann, Berlin

3



4



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 7. 12. 1981
Geplante Auslieferung: 13. 1. 1982



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

1 Januar 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Titelbild

Einen I. Preis für die Nachgestaltung dieser Wegüberführung erhielt in der Kategorie C (Senioren) Günter Fromm aus Erfurt im XXVIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1981 in Budapest. Mehr über diese Veranstaltung entnehmen Sie bitte auf den Seiten 24—27 sowie der 3. Umschlagseite.
Foto: Heribert Darr, Reichenbach

Rücktitel

Viel gefragt waren auch 1981 die Sonderfahrten des DMV. U. B. z. die Lok 86 001 vor einem Sonderzug auf der Strecke Nossen—Lommatzsch während der Ausfahrt aus dem Bahnhof Nossen. Lesen Sie dazu bitte auch unseren Bildbericht auf den Seiten 17 und 18.
Foto: R. Heinrich, Steinpleis

GÜNTHER KNOBLOCH, Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und 1. Stellvertreter des Generaldirektors der DR

Hohe Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der DR im Fünfjahrplan 1981–1985

Ein Jahr angestrengter Arbeit für die 240 000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner liegt hinter uns. Mit guten Ergebnissen konnte das erste Jahr des Fünfjahrplanzeitraums 1981 bis 1985 abgeschlossen werden.

Dafür nur zwei Beispiele: Im Güterversand sind die Ziele des Volkswirtschaftsplanes mit über 5,5 Millionen Tonnen bei erheblich weniger Aufwand überboten worden. Vorfristig, um 5 1/2 Monate, konnte am 16. Dezember 1981 der 14 km lange Streckenabschnitt Uckro—Golßen dem elektrischen Betrieb übergeben werden. Das bringt eine zusätzliche Einsparung von 440 Tonnen Dieselkraftstoff.

Von den Werktätigen im Verkehrswesen sind im Fünfjahrplan, der nunmehr Gesetz ist, volkswirtschaftlich außerordentlich bedeutsame Aufgaben zu lösen. Dabei steht im Zentrum aller Anstrengungen, den Transportaufwand entscheidend zu senken und die Transportprozesse durchgehend zu intensivieren. Das ist ein Erfordernis der veränderten inneren und äußeren Bedingungen, denen wir uns zu stellen haben. Mit gutem Grund wird dabei der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt besondere Verantwortung übertragen, eben weil beide Verkehrsträger energieökonomisch günstig sind.

Ein Vergleich soll das bekräftigen. Die Eisenbahn verbraucht z. B. für eine Güterverkehrsleistung von einer Million Tonnenkilometer nur etwa 35 Prozent der Dieselkraftstoffmenge, die der öffentliche Kraftverkehr für die gleiche Leistung benötigen würde. Es ist daher nur allzu verständlich, wenn auch künftig die Linie verfolgt wird, mehr Güter von der Straße auf die Schienen- bzw. Wasserwege zu verlegen. Folgerichtig ist im Fünfjahrplan 1981–1985 vorgesehen, 30 Millionen Tonnen Güter von der Straße auf die Eisenbahn zu nehmen. Daraus und aus der dynamischen Entwicklung der Volkswirtschaft überhaupt erhöhen sich die Anforderungen an die Deutsche Reichsbahn in nicht gekanntem Ausmaß. Lag die Steigerung beim Gütertransport z. B. im Zeitraum 1976–1980 gegenüber dem vorhergehenden Fünfjahrplan bei rund 108 Prozent, so sieht der Fünfjahrplan 1981–1985 rund 112 Prozent vor. Und dieser volkswirtschaftlich notwendige Transportbedarf ist insgesamt mit weniger Energie zu bewältigen. So ist der spezifische Energieverbrauch bei der Dieseltraktion z. B. um 10 Prozent zu reduzieren.

Dies stellt hohe Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, die im Binnentransport der wichtigste Verkehrsträger ist und bleibt. Ja, man kann ohne zu übertreiben sagen, daß der Schienentransport zunehmend an Bedeutung gewinnt. Daraus resultiert auch, daß neu durchdacht werden muß, wie die künftigen Aufgaben effektiver, das heißt mit bedeutend weniger Aufwand, zu lösen sind. Dabei geht es um die Optimierung der Liefer- und Transportbeziehungen, insbesondere in den transportintensiven Zweigen und Bereichen sowie in den Territorien, um das Durchdenken der gesamten Beschaffungs-, Kooperations-, Produktions-, Lager-, Umschlag- und Absatzprozesse in bezug auf ihre Abhängigkeit vom Transport, um rationelle Versand- und Transporttechnologien, um eine höhere Qualität des Zusammenwirkens aller Bereiche der Volkswirtschaft mit dem Verkehrswesen zur maximalen Auslastung des Transportraumes.

Ohne Zweifel können hier noch beträchtliche Reserven erschlossen werden. Die Ergebnisse des vergangenen Jahres bestärigen das. Gilt es doch, die Beladung im Güterversand von durchschnittlich 770 000 Tonnen im Jahre 1981 auf mindestens 800 000 Tonnen 1982 und auf mehr als 863 000 Tonnen 1985 zu steigern. Die neuen, höheren Anforderungen an die Eisenbahn bedingen also ein verbessertes und stabiles Leistungsangebot. Zu den dafür vorgesehenen Maßnahmen gehören u. a. die Wiedereröffnung geschlossener Güterbahnhöfe und Anschlußbahnen bzw. der Neuanschluß von Betrieben mit transportintensiver Produktion an das Eisenbahnnetz, die schnelle und verlustlose Beförderung von besonders hochwertigen und schnellverderblichen Gütern, wie Frischfleisch und Fisch, durch verstärktes Nutzen des bestehenden Netzes der Expreßgut-, Post-, Container- und schnellfahrenden Züge sowie der Aufbau eines Stückgutschnellverkehrs.

Im Personenverkehr gehört die ganze Aufmerksamkeit einer höheren Qualität mit all ihren Seiten. Noch stärker wird die Eisenbahn in den Nahverkehr einbezogen, es wird schrittweise das Netz der Städteexpreßzüge erweitert und auch das Angebot für touristische Leistungen erhöht.

Natürlich gehört zur höheren Leistungsfähigkeit der Eisenbahn der weitere Ausbau der materiell-technischen Basis. Deshalb werden auch in diesem Fünfjahrplan ca. 50 Prozent der dem Verkehrswesen zur Verfügung stehenden materiellen Fonds auf die Deutsche Reichsbahn konzentriert. Der Einsatz der Investitionen sowie die Einführung effektiverer Technologien in den Transport-, Umschlag-, Bau- und Reparaturprozessen erfolgen vorrangig mit dem Ziel, das Rationalisierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn schnell und umfassend zu verwirklichen. Dabei stehen vor allem folgende Komplexe im Vordergrund:

- höheres Tempo bei der Elektrifizierung;
- beschleunigte Ausstattung der Strecken und Bahnhöfe mit rationeller Sicherungs- und Fernmeldetechnik;
- mehrgleisiger Ausbau des Streckennetzes sowie Mechanisierung der Rangierbahnhöfe;
- höhere Leistungsfähigkeit und effektive Ausnutzung des Wagenparks;
- Rationalisierung der Abfertigungs- und Beförderungsprozesse im Reise- und Güterverkehr.

Jeder sieht, daß angestrengt daran gearbeitet wird, die Strecken von Dresden und Bitterfeld nach Berlin voll unter den elektrischen Fahrdraht zu nehmen. Im Fünfjahrplan ist die Aufgabe gestellt, 750 Kilometer Strecke zu elektrifizieren. Damit soll erreicht werden, daß 1985 32 Prozent der Betriebsleistung der Deutschen Reichsbahn mit elektrischer Traktion erbracht werden. Es sei hier betont, daß dies die vom Energieaufwand her günstigste Lösung ist. Noch in diesem Jahr soll der Anteil der elektrischen Traktion an der gesamten Zugförderleistung auf ca. 25 Prozent gesteigert werden. Auf den elektrifizierten Strecken, das sei unterstrichen, wird die Durchlaßfähigkeit um 10 bis 15 Prozent erhöht. Es ist deshalb auch die Aufgabe gestellt, einige ausgewählte Streckenabschnitte im Rahmen des Elektrifizierungspro-

gramms bis 1985 vorfristig in Betrieb zu nehmen. Ferner wird geprüft, welche für den elektrischen Zugbetrieb wichtigen Ergänzungsstrecken zusätzlich elektrifiziert werden können.

Es liegt auf der Hand, daß durch den zwei- und mehrgleisigen Ausbau von Strecken ein entscheidender Kapazitätszuwachs erreicht wird. Das haben die zurückliegenden Jahre, in denen über 2000 km Strecken ein zweites Gleis erhielten, bestätigt. Auf diesem Gebiet sind wir gut vorangekommen. In diesem Fünfjahrplan werden rund 330 km zweite und dritte Gleise gebaut.

Die Mechanisierung der Rangierbahnhöfe wird durch den weiteren Einsatz von Gleisbremstechnik verschiedener Bauarten fortgesetzt. Dies erhöht nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern bringt gleichzeitig eine erhebliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Rangierpersonals mit sich.

Durch den Einsatz moderner Sicherungs- und Fernmeldetechnik wird nicht nur die Leistungs- und Zuverlässigkeit im Eisenbahnbetrieb verbessert, sondern es werden auch Arbeitskräfte für andere Aufgaben freigesetzt. Hier geht es insbesondere um die weitere Inbetriebnahme von Gleisbildstellwerken, des automatischen Streckenblocks, zugbedienter Wegübergangs-Sicherungsanlagen, von Strecken mit punktförmiger Zugbeeinflussung sowie um die Vorbereitung des Einsatzes von Anlagen für den Zugfunk.

Der Reise- und Güterwagenpark wird im Zeitraum 1981–1985 durch die Zuführung von 1130 Reisezugwagen und ca. 11000 rekonstruierter und 13400 neuer Güterwagen, die in den Raw gebaut werden, qualitativ verbessert.

Mikroelektronisch gesteuerte Geräte werden dazu beitragen, die Abfertigungs- und Beförderungsprozesse rationeller zu gestalten. Beispiele dafür sind die elektronische Platzreservierung, Fahrkartenverkaufsautomaten und Schalterdrucker.

Die 80er Jahre stellen hohe Anforderungen an unser sozialistisches Eisenbahnwesen, die wir mit Hilfe der Erkenntnisse von Wissenschaft und Technik und der Initiative aller Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erfolgreich lösen werden.

In eigener Sache

In diesem Jahr gibt es einige Höhepunkte, die wir redaktionell mit vorbereiten wollen, indem wir über die Aktivitäten und Leistungen der Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner, der Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs berichten. Es geht um den 20. Jahrestag der Gründung des DMV der DDR im April, den Verbandstag im November und das 30jährige Erscheinen der Zeitschrift „der modelleisenbahner". Im vergangenen Jahr haben wir rund 1200 Leserbriefe erhalten, in denen insgesamt die inhaltliche Gestaltung der Zeitschrift anerkannt wurde. Natürlich fehlte es auch nicht an Kritik. Hier geht es insbesondere darum, noch mehr Anlagen vorzustellen, mehr Gleispläne und Bauanleitungen zu veröffentlichen. Im Beirat wurde deshalb angeregt, doch einmal die Leser aufzufordern, ihre Anlagen zur Diskussion zu stellen. Das soll selbstverständlich sachlich und helfend geschehen, damit alle profitieren. Es soll damit ein exaktes und vorbildgerechtes Bauen gefördert werden. Wir erwarten ihre Information, lieber Leser, und wollen auch im neuen Jahr ihr Freizeithobby anregen und bereichern. **Ihre Redaktion**

CLAUS BURGHARDT (DMV) und
WOLFRAM WAGNER (DMV), Dresden

Wie ein 100. Geburtstag gewürdigt wurde



Foto: R. Heinrich, Steinpleis

Wenn jemand 100 Jahre alt wird, so ist das ein besonderer Grund zum Feiern und für eine Rückschau. Von diesem Gedanken ließ sich die AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg" des DMV leiten, als sie 1980 beschloß, an dieses Jubiläum auf „ihrer" Strecke zu erinnern. Diese Entscheidung fiel nicht schwer, weil wir uns der Pflege sächsischer Schmalspurtraditionen besonders verpflichtet fühlen und die erste sächsische Schmalspurbahn von Wilkau bis Kirchberg bereits 1973 stillgelegt wurde.
Rechtzeitig begannen die Vorbereitungen, u. a. mit den Entwürfen von Plakaten und Souvenirkarten. Wie bereits zum 95jährigen Bestehen der Strecke Radebeul Ost—Radeburg am 15. Oktober 1979, sollten auch diesmal beide Traditionsloks zum Einsatz kommen. Für den zweiten Zug mußten neben zwei Traditionswagen auch vier ältere Wagen aus dem Betriebspark besonders hergerichtet werden. Um den Besuchern die Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen anschaulich zeigen zu können, wurde auf dem Güterboden des Radeburger Bahnhofs eine interessante und sehenswerte Ausstellung gestaltet.
Am 17. Oktober begann auf dem Bahnhof Radebeul Ost schon zeitig ein emsiges Treiben. Auch die vorangegangenen Tage waren für die Mitglieder unserer AG nicht gerade ruhig gewesen. Lokomotiven und Wagen wurden festlich geschmückt, und ein restauriertes Läutewerk ließ erstmals wieder seine Stimme ertönen. Bereits um 7.25 Uhr startete eine von AG-Mitgliedern hergerichtete Motordraisine nach Radeburg, deren Personal dort letzte Handgriffe an der Ausstellung vornahm und anschließend das Fahrzeug bei Vorführungsfahrten den Besuchern präsentierte. Bevor sich um 8.40 Uhr der erste Traditionszug in Bewegung setzte, fanden sich bereits Stunden vorher die ersten Fahrgäste ein, von denen viele in der Modekleidung der Jahrhundertwende zum Gelingen einer stimmungsvollen Fahrt beitrugen.
Stark umlagert war der Souvenirstand, so daß die Vorräte leider viel schneller als geplant rar wurden. Viele interessierte Zuschauer fand auch die Gartenbahn-Vorführanlage des Freundes Walter, auf der man u. a. zwei Loks der sä. Gattung I K bewundern konnte. Der letzte betriebsfähige Vertreter der Gattung VI K (Nachbau 1927) verließ pünktlich um 10.00 Uhr mit dem Sonderzug Radebeul Ost. Im Gepäckwagen dieses Zuges hatte sich eine richtige Bahnpost häuslich eingerichtet. Zwei Kolleginnen der Deutschen Post stempelten, von Mitgliedern unserer AG assistiert, die in einen historischen Briefkasten auf dem Bahnsteig eingeworfenen oder vorher zugesandten Briefe und Karten. Verwendet wurden ein Sonderentwerte- und ein Beförderungsstempel. Der Zuspruch war so groß, daß alle Briefumschläge, Karten und Schmalspurbriefmarken bei der Abfahrt ausverkauft waren. Daher bitten wir auch von nachträglichen Anfragen abzusehen. Insgesamt wurden mehr als 3000 Postsachen bearbeitet. Viele Besucher ließen sich in Radeburg „bahnamtlich wiegen" und erhielten eine originell gestaltete Wiegekarte. Zahlreiche zustimmende Äußerungen und Eintragungen im Gästebuch waren nicht nur der Lohn für unsere Mühe. Sie belegen gleichzeitig das ständig wachsende Interesse an der Geschichte und Entwicklung der Schmalspurbahnen, von denen bekanntlich acht in unserem sozialistischen Staat eine gesicherte Zukunft haben!

GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

V 60 — eine bewährte Diesellokomotive

In diesem Jahr ist die 2000. aus dem KLEW Hennigsdorf zu erwarten

Wenn seit vielen Jahren eine Diesellokomotive in großer Stückzahl produziert wird, muß es sich um eine solide und überzeugende Arbeit handeln. Dieses Prädikat darf seit dem Jahre 1964 die dieselhydraulische Lokomotive V 60, ein Erzeugnis des VEB Kombinat „Hans Beimler" Hennigsdorf (KLEW), in Anspruch nehmen. Knapp 2000 Stück sind seit dem Jahre 1960 — die ersten Maschinen wurden seinerzeit noch im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg gefertigt — für den inzwischen großen Kundenkreis hergestellt worden. Außer bei der Deutschen Reichsbahn wird sie bei den Staats-, Werk- und Hafenbahnen in fast allen sozialistischen Ländern eingesetzt; in der VR Bulgarien mit über 200 Stück besonders zahlreich. Aber auch Österreich, Italien und Algerien kauften diese V 60. Den Hennigsdorfer Lokomotivbauern ist es gelungen, mit diesem Loktyp einen großen Bedarf abzudecken und weitere Interessenten zu gewinnen.

Der Rangierdienst ist das eigentliche Einsatzgebiet. Das schließt nicht aus, daß die V 60 im Bedarfsfall auch auch im leichten Zugdienst eingesetzt wird. Sicher wird der eine oder andere Leser eine derartige Kombination mit Reisezugwagen schon bei der Deutschen Reichsbahn gesehen haben. Denn die DR hat in ihrem Bestand schon mehr als 1000 Stück, was sie veranlaßte, nach der gelieferten 999. Maschine die Baureihe 105 einzuführen.

Knapp 11 m lang ist die Rangierlokomotive V 60. Das Führerhaus wurde von Lokmitte um etwa 1 m nach hinten versetzt. Große Stirnfenster in der Vorder- und Rückwand geben gute Strecken- und Signalsicht. Das Führerpult wurde an der vorderen Stirnwand des Führerhauses angeordnet. Von hier aus kann der Lokführer ohne weiteres, sitzend oder stehend, die Lokomotive bei der Vor- und Rückwärtsfahrt bedienen.

In den beiden Vorbauten sind die Maschinenanlage und alle Hilfseinrichtungen untergebracht, wobei es möglich ist, alle Aggregate von einem seitlichen Umlauf aus zu erreichen. Im vorderen, also dem längeren Vorbau befinden sich u. a. die Kühlanlage, der Luftverdichter, der Dieselmotor, das Zwischengetriebe, der Lüftergenerator, die Abgasanlage. Im hinteren Vorbau sind u. a. die Kraftstoffanlage und die Batterien untergebracht. Das Strömungsgetriebe reicht von vorn aus bis unterhalb des Führerstands.

Für einen Lokführer der V 60 gibt es gute Bedingungen zur Bedienung, Überwachung und Kontrolle wie insgesamt für seinen Aufenthalt. Selbst an die Kühlbox zum Frischhalten von Speisen und Getränken wurde gedacht.



Bild 1 Lok 106616 vor einer Rangierabteilung auf dem Bahnhof Seddin während der Nachtstunden

Mit einer Dieselmotorleistung von 478 kW (650 PS) ist die V 60 ausgerüstet. Es handelt sich um einen schnellaufenden (1500 min^{-1}) 12-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, einen Saugmotor (also ohne Aufladung), der einen Hub von 21 cm besitzt, dazu stehende Zylinder (in V-Form angeordnet) und der Wasserkühlung hat. Die Leistung wird vom Dieselmotor über eine elastische Kupplung, ein Zwischengetriebe und über eine Gelenkwelle auf das hydrodynamische Getriebe (Strömungsgetriebe) übertragen. Es handelt sich um die Bauart Wandler- Kupplung-Kupplung. Durch diese drei Kreisläufe ist es möglich, das Antriebsmoment des Motors automatisch und stufenlos dem Zugkraftbedarf anzupassen. An diesem Getriebe ist ein Nachschaltgetriebe als Zusammenfassung von Stufengetriebe, Wendegetriebe und Blindwelle angeflanscht. Durch das Stufengetriebe kann im Betrieb in zwei Geschwindigkeitsbereichen, und zwar bis 30 km/h und bis 60 km/h, gefahren werden. Gesteuert wird mechanisch durch ein Handrad. Doch nochmals zum Antrieb. Über die schon erwähnte Blindwelle, etwa in Mitte der Lokomotive gelagert und von der Seite aus sichtbar, werden die Treibstangen und damit die vier im Rahmen gelagerten Achsen angetrieben. Gerade diese Art der Leistungsübertragung ist vorteilhaft für den robusten Rangierbetrieb. Je zwei der vier in dem Rahmen gelagerten Radsätze sind durch Beugniothebel verbunden, wodurch das Befahren von Gleisbögen von nur 80 m anstandslos möglich ist. Möglich ist des weiteren der Einsatz der V 60 auf nahezu jedem Gleiskörper, da die Achsfahrmasse (Achslast) nur 15 t beträgt.

Dieses vierachsige Triebfahrzeug (also D-gekuppelt) hat im Laufe der vielen Jahre technische Verbesserungen erfahren, doch geblieben ist die Grundkonzeption, sind also der konstruktive Aufbau und die Hauptabmessungen. Weiterentwicklungen gab es u. a. bei den Haupt- und Hilfsaggregaten entsprechend dem technischen Entwicklungsstand. Beispielsweise ist Ende der 60er Jahre zur Vorwärmung des Kühlwassers ein Vorwärm-Wärmetauscher eingebaut worden. Vorher geschah das durch Einleiten von Fremddampf in das Kühlwasser. Des weiteren ist in diesem Zeitabschnitt auch die Wendegetriebesteuerung vereinfacht worden. Auch sei die elektronische Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) erwähnt, die den mechanisch angetriebenen und damit verschleißbehafteten Sifakasten abgelöst hat. Diese Sifa ist im übrigen nur im Streckengang in Funktion und arbeitet als Zeit-Zeit-Schaltung.

Auch sind als Rückstromsperren Siliziumdioden eingebaut worden, wodurch der automatische Maschinenschalter entfallen konnte.

Nachfolgend einige technische Daten:

Spurweite	**1435 mm**
Länge über Puffer	**10880 mm**
Achsstand insgesamt	**5600 mm**
Dieselmotorleistung	**478 kW**
Anfahrzugkraft	**198/150 kN$^+$**
Dauerzugkraft	**188/96 kN$^+$**
Eigenmasse	**60 t**
Höchstgeschwindigkeit	**30/60 km/h$^+$**

$^+$ **Diese Werte bedeuten Rangiergang/Streckengang**

2

3



Bild 2 Lok 106219 im Rangierdienst

Bild 3 Lok 106448 vor der Einsatzstelle Gotha des Bw Eisenach am 14. August 1980

Bild 4 Rangierabteilung mit der Lok 106071 in der Nähe des Container-Bahnhofes Frankfurter Allee

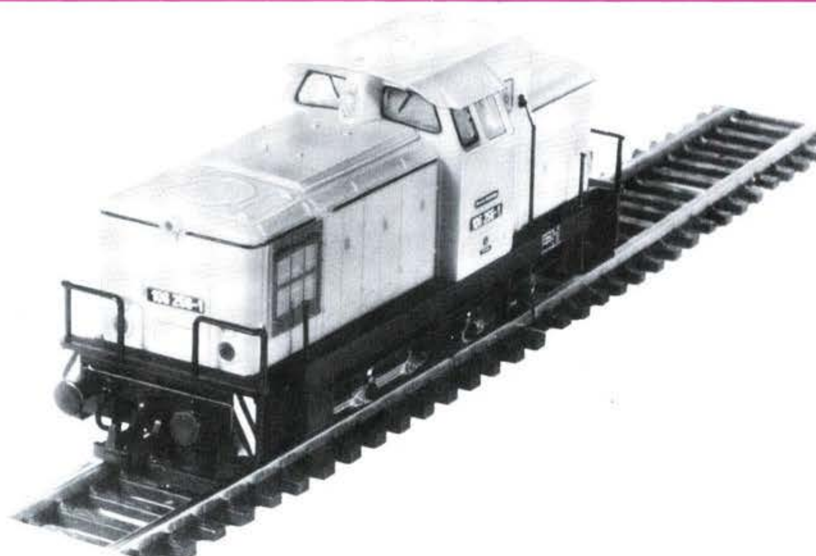
Fotos: ZBDR Zimmer (1), Schulz (1), Hein (1), H.-J. Trunk (1)

4




106256-1


106 256-1



Modell der Diesellokomotive BR 106.2-8

Während die charakteristischen Diesellokomotiv-Baureihen der Deutschen Reichsbahn in der Nenngröße H0 seit Jahren angeboten werden, fehlte bislang die BR 106. Das Modell ließ lange auf sich warten. Zur Herbstmesse 1981 war nunmehr die BR 106.2-8 im Maßstab 1:87 auf dem Stand des VEB PIKO Sonneberg ausgestellt. Hersteller ist der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau (ehemals VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau).
Um es vorwegzunehmen — das z. T. ungeduldige Warten vieler Modelleisenbahner auf dieses Fahrzeug hat sich gelohnt; denn diese Lok ist bestens gelungen. Das trifft sowohl für das Äußere als auch für das Fahrwerk und Getriebe zu. Gehäuse, Führerhaus und Umlauf mit Pufferbohle werden durch Rastverbindungen zusammengehalten. Das komplette Gehäuse ist mit allen Einzelheiten des Vorbildes versehen. Viele Details sind sauber graviert oder als Einzelteile angesetzt bzw. liegen der Verpackung bei. Die Signalhörner am Führerhaus gehören ebenso dazu wie die Scheibenwischer an den Führerhausstirnwänden. Türklinken, Fensterrahmen und Handlaufstangen sind sauber dekoriert. Die Griffstangen an den Einstiegen sowie die zierlichen, aber dennoch stabilen Rangierstangen liegen als Zurüstteile bei. Dies betrifft auch das Geländer an beiden Pufferbohlen. Diese Zurüstteile werden anhand der Bedienungsanleitung am Gehäuse bzw. Umlauf eingesteckt. Sie rasten dabei hintergriffig ein und sitzen dann fest — eine saubere und zugleich einfache Montagemethode. Zughaken und Bremsschläuche sind auf die gleiche Art und Weise montiert.
Auch am Rahmen wurden alle Einzelheiten genaustens nachgebildet. Die Kuppelstangen sind aus schlagfestem Kunststoff gespritzt. Sie haben sich bereits bei den Modellen der BR 52, 01^5 und 41 bewährt. Diese Fertigungsart erlaubt eine exakte und vorbildgetreue Nachbildung aller Einzelheiten. Die Imitationen der Bremsbacken und Schienenräumer vervollständigen das Fahrwerk. Ein dreipoliger PIKO-Motor treibt über ein kombiniertes Schnecken-Stirnradgetriebe alle vier Radsätze und die Blindwelle an. Allerdings ist letztere nicht mit der mittleren Kuppelstange verbunden. Sämtliche Radsätze sind im Rahmen seitenverschiebbar angeordnet. Zwei Radsätze wurden mit Höhenspiel versehen. Sämtliche Radsätze liegen daher bei Neigungswechsel des Gleises auf den Schienen auf. Das ist sowohl für die Stromaufnahme, gleichzeitig aber auch für die Zugkraft von Vorteil. Die Stromaufnahme erfolgt über Kontaktbleche aus dünnem Bronzeblech, die federnd auf den Spurkränzen der beiden ersten und des letzten Radsatzes aufliegen. Der dritte Radsatz ist mit Haftreifen belegt. Durch die Ballastmasse wird eine der Leistung des Vorbildes angemessene Zugkraft erreicht.
Die niedrigste Geschwindigkeit bei ruckfreiem Lauf liegt bei ca. 10 km/h — für einen Rangierbetrieb auf der Anlage erfreulich langsam. Das Gehäuse ist leicht vom Fahrwerk zu entfernen. Dazu sind die beiden Schrauben an der Unterseite des Fahrwerkes zu lösen. Vor Abheben des Gehäuses müssen die beiden Kupplungen aus den Pufferbohlenschürzen entfernt werden. Nach Abheben des Gehäuses sind die Glühlampen zugänglich. Entfernt man außerdem noch das Ballaststück, so liegt die Antriebsschnecke frei. Nun kann das Getriebe geölt werden. Es ist jedoch ratsam, nur wenig Öl zu verwenden — man beachte dazu die übersichtliche Bedienungsanleitung. Das Modell ist entsprechend den Vorschriften funkentstört.
Farbgebung und Beschriftung (EDV-Nr. 106 256-1 Rbd Dresden, Bw Riesa) entsprechen genau dem Vorbild. An den Schürzen der Pufferbohlen sind gelb-schwarze Warnstreifen angebracht. Die Lok ist mit einem Dreilicht-Spitzensignal ausgestattet, das bei Fahrtrichtungsänderung wechselt. Die Spitzensignale werden über Prismeneinsätze von jeweils einer Glühlampe gut ausgeleuchtet.
Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die BR 106 alle Erwartungen an ein zeitgemäßes Modell erfüllt: feinste Gravuren, extra angesetzte Teile, einfach anzubringende Zurüstteile, saubere Farbgebung und exakte Beschriftung. Hinzu kommen die guten Fahreigenschaften, der geräuscharme Lauf, nicht zuletzt ein fast vorbildgetreues „Diesellokgeräusch" sowie eine gute Stromaufnahme und die überdurchschnittliche Zugkraft.

dr

Herzliche Glückwünsche für Prof. Harald Kurz zum 70. Geburtstag



Am 13. Januar 1982 vollendet unser Vizepräsident, Herr Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, sein 70. Lebensjahr. Aus diesem Anlaß übermittelt ihm das Präsidium unseres Verbandes die allerherzlichsten Glückwünsche.
Seit frühester Jugend für die Modelleisenbahn interessiert, war er schon vor Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR im Raum Dresden als aktiver Modelleisenbahner bekannt. An der Gründung unseres Verbandes beteiligt und seit seinem Bestehen als dessen Vizepräsident, leitet Herr Prof. Dr. Kurz bis zum heutigen Tage die technische Arbeit des DMV. Durch zahlreiche Publikationen, durch Anleitung beim Aufbau und Betrieb von Gemeinschaftsanlagen wurde sein Ruf als international anerkannter Fachmann auf dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens weit über unsere Grenzen hinaus bekannt. So war er auch schon vor der Mitgliedschaft unseres Verbandes im Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) aktiv an der Erarbeitung von Normen und Empfehlungen für die europäischen Modelleisenbahnen (NEM) tätig. Seit 1970 ist Herr Prof. Kurz Leiter des Technischen Ausschusses MOROP und hat in dieser Eigenschaft wesentlichen Anteil an der Weiterentwicklung und Vereinheitlichung der technischen Ausrüstungen der europäischen Modelleisenbahnen.
Für seine hervorragenden Leistungen erhielt Herr Prof. Kurz zahlreiche staatliche und gesellschaftliche Auszeichnungen.
Wir wünschen dem Jubilar auch weiterhin recht viel Gesundheit, Freude und Schaffenskraft und hoffen auf eine weitere fruchtbringende Zusammenarbeit.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium



Im Namen des Leitenden und des Technischen Ausschusses des Verbandes der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn Europas (MOROP) sowie in meinem eigenen Namen, möchte ich unserem langjährigen Leiter des Technischen Ausschusses, Herrn Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, zu seinem 70. Geburtstag die allerherzlichsten Glückwünsche übermitteln. Als Vertreter des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und seit 1970 als Leiter des Technischen Ausschusses hat Herr Prof. Kurz einen hervorragenden Anteil an der Erarbeitung und Weiterentwicklung technischer Normen und Grundsätze für das Modelleisenbahnwesen in Europa. Seine kluge und ideenreiche Tätigkeit im Rahmen des MOROP hat mit dazu beigetragen, die Freundschaft und Verständigung zwischen den Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden aller europäischen Mitgliedsländer zu entwickeln und zu festigen. Dafür unserem Jubilar ein herzliches Dankeschön und viele gute Wünsche für Gesundheit und Wohlergehen.

Dipl.-Ing. Ferenc Szegö
Präsident des MOROP

HELMUT FRANZ, Berlin

Meterspurige Bergbahnen in der Hohen Tatra

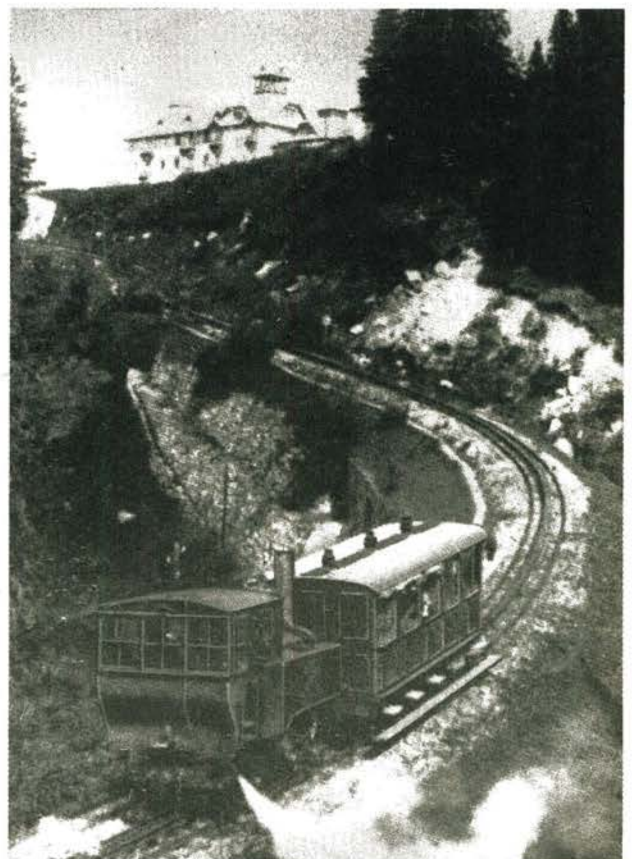
Hochgebirgsgegenden stellen für die verkehrsmäßige Erschließung spezifische Ansprüche. In der Hohen Tatra sind auf dem Territorium der ČSSR Verbindungen geschaffen worden, die unter Zugrundelegung internationaler Maßstäbe als beispielgebend bezeichnet werden müssen und zugleich auch hervorragende Leistungen beim Bau schienen- oder seilgebundener Bergbahnstrecken darstellen.

Die elektrische Tatrabahn

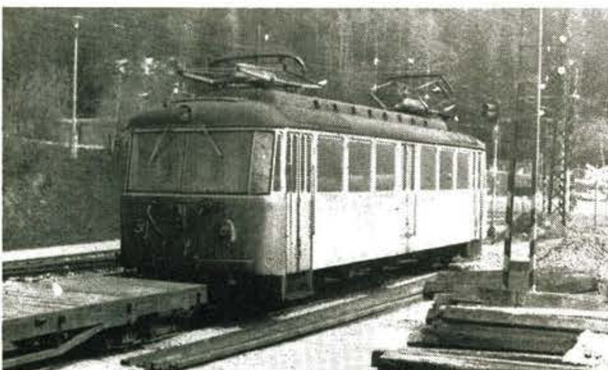
Diese Bahn führt von Poprad-Tatry (700 m), Bahnknotenpunkt und Industriestadt mit höchstgelegenem Flugplatz Europas, über Stary Smokovec (1010 m) nach Štrbské Pleso (1325 m). Ein zweiter Abschnitt verbindet durch Umsteigen Stary Smokovec mit Tatranská Lomnica (850 m). Seit Beginn der 70er Jahre sind moderne Elektro-Triebwagen aus heimischer Produktion im Einsatz. Eine Zugeinheit besteht aus zwei Triebwagen mit je einem Führerstand und dem 9,50 m langen Motorraum sowie einem 9,8 m langen Mittelteil, der besonders Reisenden mit Traglasten dient. Dieser Fahrgastraum ist zugleich mit Halterungen und Anschnallketten für Skier ausgestattet. Hohe, bis zur Hälfte zu öffnende Fenster gewährleisten eine im Sommer angenehme Lüftung und bieten auch den Stehplatz-Fahrgästen eine ungehinderte Aussicht. In kalter Jahreszeit spendet eine auf beiden Längsseiten verlaufende automatische Heizung Innentemperaturen bis zu 25 °C. Die Sitzplätze aus Plaste sind mit rotem Spritzlack versehen.



1



3



2

Bild 1 Triebzug der elektrischen Tatrabahn

Bild 2 Ein älterer Triebwagen steht auf dem Bahnhof Stary Smokovec zur Ausmusterung abgestellt.

Bild 3 Zug der früheren und 1931 stillgelegten dampfbetriebenen Zahnradbahn

Der dreiteilige Zug hat eine Eigenmasse von 48 t. Der Fahrstrom wird aus der Oberleitung zugeführt. Beachtenswert ist, wie schnell sich die Einsatzleitung an den Ausgangsbahnhöfen dem jeweiligen Verkehrsaufkommen anzupassen versteht. Bei Bedarf werden zwei Zugeinheiten gekoppelt. Während der Stromabnehmer des am Ende laufenden Triebwagens bei Berg- und Talfahrten eingezogen ist, übernimmt beim Doppelzug der Triebwagen an der Stirnseite des gekoppelten Zugteils eine Schubfunktion.
Auf der schrankenlosen Strecke erfolgt an den Übergängen durch Blinklichtanlagen die Streckensicherung. Auf Bahnhöfen mit Kreuzungsmöglichkeiten hat der jeweilige Fahrdienstleiter ein Gleisbild-Streckengerät zur Verfügung. Die Weichenstellung erfolgt allerdings manuell. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h beschränkt, die jedoch selten und nur kurzfristig ausgefahren werden kann. Auf der Strecke sind zahlreiche Langsamfahrstellen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 40, 30, 20 und 15 km/h vorhanden. Die Verkehrsverbindung kann über lange Streckenteile als „Einschnittbahn" bezeichnet werden, da sie sich unter den Wipfeln hoher Bäume bzw. unterhalb der parallel verlaufenden Europastraße (cesta Slobody) dahinzieht. An rollendem Material stehen 20 Zugeinheiten zur Verfügung.

Die Zahnradbahn

Ein weiteres Eingangstor zur Hohen Tatra ist Štrbá (895 m) mit dem höchstgelegenen Bahnhof in der ČSSR. Von dort führt eine **Zahnradbahn** zum 430 m höher gelegenen Luftkurort Strbské Pleso. 1896 schob erstmals eine Zahnrad-Dampflok einen 2achsigen Waggon mit 5 Abteilen bergan. Auf der 1971 wieder eröffneten Bahn verkehren heute 3 von dem Konzern Brown, Boveri und Cie. nach den neuesten technischen Erkenntnissen hergestellte elektrische zweiteilige Triebwagenzüge. Beibehalten wurde in Aufwärts-Richtung das Schubprinzip. Der mit Bügelabnehmer ausgestattete Motorwagen läuft also am Zugende. Die Fahrschalter sind über ein „Halb-Handrad" zu bedienen. Weiterhin stehen dem Triebwagen-Führer Druckknopf-Automatik sowie verschiedene Meß- und Anzeigegeräte als Überwachungselemente zur Verfügung. Während der Bergfahrt erfolgt durch den Fahrer im Führerstand des Steuerwagens die Bedienung der hier ebenfalls vorhandenen Einrichtungen.
Auf der 4,8 km langen Strecke, die die Autostraße 538 zweimal in Über- und einmal in Unterführung schneidet, gibt es eine Zwischenstation, aber keine Kreuzungsmöglichkeiten. Daher können zwei Züge die Strecke gleichzeitig nur

Tabellarische Übersicht

	Elektr. Tatrabahn	Zahnradbahn Strba	Bodenseilbahn Hrebienok
Betriebsaufnahme in derzeitiger Form	1970	1971	1971
Betriebsart	Elektro-Triebwagenzüge	Elektrisch betriebene Zahnradbahn	Elektrisch betriebene Boden-Seilbahn
Eigentümer	ČSD	ČSD	ČSD
Projektant und Erbauer	ČSD (ČSSR)	Brown, Boveri und Cie. Baden (Schweiz)	Ceretti e Fanfani S.p.A. Milano (Italien)
Waggonbau	Waggonwerk Praha	Lokomotivbau SLM Winterthur	Karosseria Varossina Milano
Streckenlänge in km	Poprad — St. Smokovec 13 Poprad — Tatr. Lomnica 19 Poprad — Štrbské Pleso 29 Str. Pl. — Tatr. Lomnica 22 St. Smokovec-Tatr. Lomn. 6 St. Smokovec — Str. Pl. 16	Strba — Tatr. Liscovec 1 Strba — Štr. Pleso 4,8	Smokovecký výstup-Hrebienok 2
Fahrtzeit in min	Poprad-St. Smokov. 32—45 St. Smokov. — Tatr. L. 14 St. Smokov. — Štr. Pl. 40—50	Bergfahrt 14 Talfahrt 17—18	Berg- u. Talfahrt je 7
Haltestellen	Poprad-St. Smokovec 7 St. Smokov. — Tatr. Lomn. 6 St. Smokov. — Str. Pleso 10	1	—
Höhenunterschied in m	Poprad — Štr. Pleso 625 Poprad — St. Smokovec 310 Poprad — Tatr. Lomnica 150	Strba — Štr. Pleso 430	St. Smokov — Hrebienok 238
Depot u. Werkstätten	Poprad	Štrbá	an beiden Ausgangspunkten
Wagenpark	20 3teil. Zugeinheiten, bestehend a. 2 Triebwagen u. 1 Mittelteil	3 Züge, bestehend a. Triebfahrzeug u. Beiwagen	2 Kabinen bei gleichzeitiger Abfahrt an Berg- u. Talstation
Fassungsvermögen	355 Steh- und 295 Sitzplätze je Zugeinh.	126 Steh- und 124 Sitzpl. je Zugeinheit	126 Plätze je Kabine
Zuglänge (in m)	28,80	16,60	10,00
V_{max}	80 km/h	45 km/h	25 km/h
Zugelassene Geschwindigkeit	max. 50 km/h	Bergfahrt 23 km/h Talfahrt 17 km/h	Berg- und Talfahrt 17 km/h
Verkehrszeiten	durchgehend	durchgehend	Kein Betrieb vom 15.—30. 4. u. 1.—24. 10. eines jeden Jahres
Fahrpreise	2 km = 1 Kčs 16 km = 4 Kčs 29 km = 5 Kčs	Bergfahrt 7 Kčs Talfahrt 6 Kčs Hin u. zur. 12 Kčs	Bergfahrt 2,20 Kčs Talfahrt 2,00 Kčs Hin u. zur. 3,40 Kčs



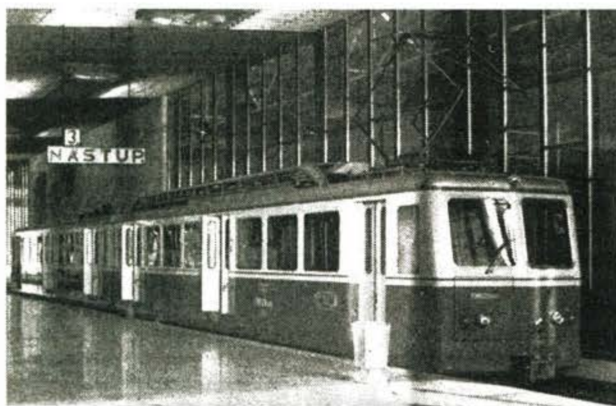
4

Bild 4 Der Triebzug hat den Bahnhof Śrba erreicht.

Bild 5 Abfahrbereiter Triebzug der Zahnradbahn in Štrbske Pleso

Bild 6 Die Bodenseilbahn

Fotos: Beschaffung Verfasser (1) Verfasser (1), W.-D. Machel (4)

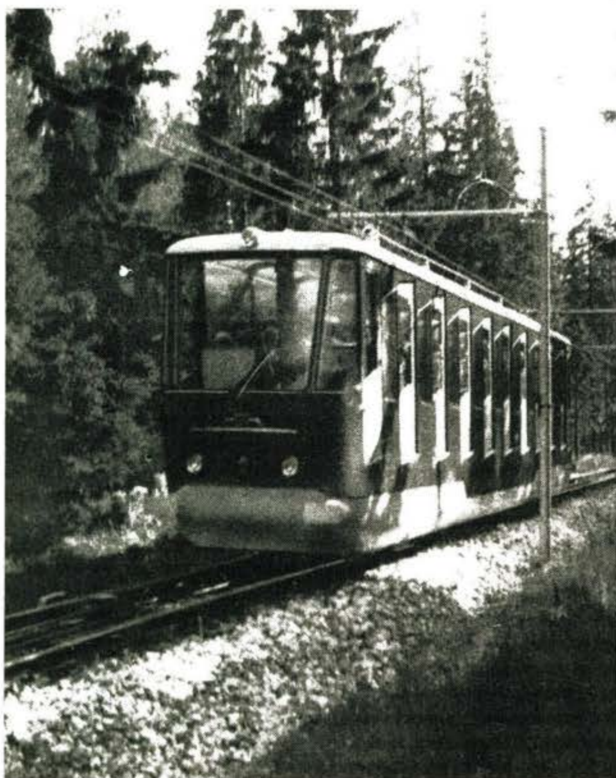


5

in jeweils einer Richtung befahren. Die Masse des Motorwagens beträgt 26 t, die des Beiwagens 13 t. Die Wagenaufbauten wurden mit dem witterungsbeständigen und temperaturunabhängigen LW-Emaillack „Maeder" versehen. Mit elektrischer Heizung versehene Frontscheiben gewährleisten auch bei starken Regen- oder Schneefällen klare Sichtverhältnisse. Die Fahrgasträume sind mit Plaste-Sitzen in dunkelbrauner Tönung mit Holzfaser-Imitation ausgestattet. Plastverkleidet sind ferner die über Kopfhöhe angebrachten Haltegriffe. Die Zugeinheit hat eine Länge über Puffer von 16,60 m. Die um 3 bis 4 Minuten längere Talfahrt mag verwundern. Der Grund: Die dort geltenden Vorschriften beschränken die Geschwindigkeit bei steilen Bergbahnstrecken auf 23 km/h in Bergfahrt, auf 17 km/h in Talfahrt. Die geringe Differenz von einer Minute ergibt sich aus der jeweiligen Haltezeit in der Zwischenstation.

Die Boden-Seilbahn

Die in Stary Smokovec (1025 m) beginnende Strecke — die Talstation liegt übrigens noch 15 m höher als der Bahnhof der elektrischen Tatra-Bahn — zum 1263 m hohen Hrebienok ist von der italienischen Firma Ceretti e Fanfani S. p. A., Milano, gebaut worden. Die auf Rollen laufenden Zugseile haben einen Durchmesser von 23 mm. Bei einer Steigung von 37 ‰ begegnen sich die 2 Kabinen an einer Ausweichstelle auf der Streckenmitte. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens wurden die Sitze herausgenommen. Dadurch ist es möglich, bei einer Fahrt in 7 Minuten 126 Personen über 2 km mit einem Höhenunterschied von 238 m transportieren zu können.
Auf dieser Strecke testete der Autor auch die „Service-Bereitschaft" der ČSD. 30 Minuten nach Abfahrt der fahrplanmäßigen letzten Kabine klopfte ich am Schalter der Bergstation mit der Bitte um Beförderung. Ohne Zögern und mit Zuvorkommenheit wurde dies unter der Verpflichtung, 30 Fahrkarten zu lösen, in Aussicht gestellt. Nach 15 Minuten war die Bahn zur Abfahrt bereitgestellt. Inzwischen waren aber auch mindestens 29 weitere Touristen zur Stelle.



6

Ing. ERICH SCHUFFENHAUER (DMV), Karl-Marx-Stadt

Carl August Rabenstein, ein vergessener Lokomotivbauer

Als in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts der Eisenbahnbau von England auf das Festland übergriff und in schneller Folge Eisenbahnen gebaut wurden, dauerte es bekanntlich nicht lange, bis auch in Deutschland die ersten Lokomotivfabriken entstanden. Viele haben sich zu großen Werken entwickelt (1), andere mußten früher oder später den Lokbau wieder aufgeben. Einige haben es nur bis zum Bau von ein bis zwei Lokomotiven gebracht. Bekannte Beispiele sind in Sachsen die Maschinenfabrik Übigau, wo 1838 die erste wirklich brauchbare Lok in Deutschland unter Leitung von Prof. A. Schubert, nämlich die bekannte „Saxonia", entstand und die „Sächsische Maschinenbau-Comp." in Chemnitz. Hier wurden 1839 die Lok „Pegasus" für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn und „Teutonia" für die Magdeburg-Leipziger Bahn hergestellt. Bekannt ist auch die Entwicklung der Maschinenfabrik von Hartmann im damaligen Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) zu einem großen Unternehmen, das von 1848 bis 1929 etwa 4700 Lokomotiven baute. Weniger geläufig dagegen ist, daß gleichzeitig in Chemnitz ein weiterer Industrieller versuchte, den Bau solcher Maschinen aufzunehmen, nämlich Carl August Rabenstein.

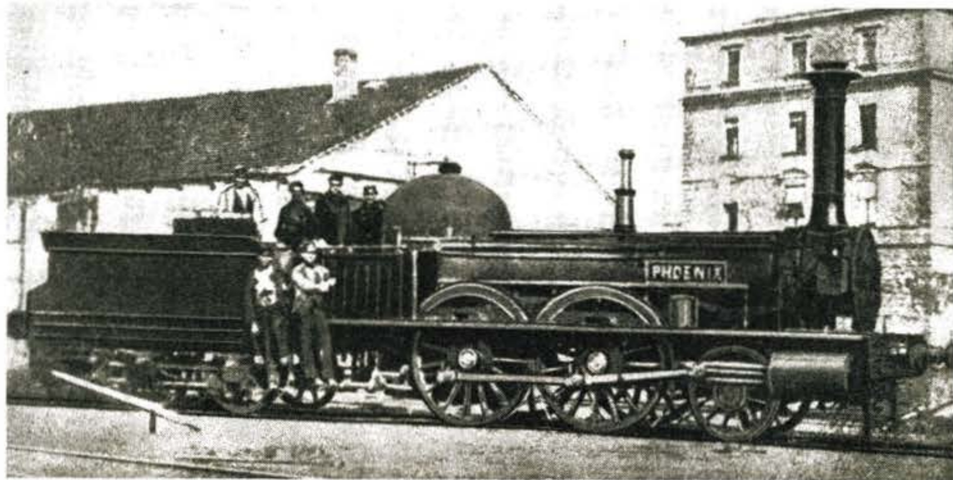
Grundlage für den geplanten Lokbau war sein Dampfkesselbau. Von den bis 1846 in Sachsen gebauten 136 Industriedampfkesseln stammten allein 22 aus der Rabensteinschen Werkstatt. 1846 richtete Rabenstein, wie kurz vor ihm Hartmann und wenig später William Dornig in Zwickau, ein Kreditgesuch an die Sächsische Regierung, um die Mittel zur Vorbereitung des Lokomotivbaues zu beschaffen (2). Nur Hartmanns Gesuch wurde mit dem Erfolg bewilligt, so daß 1848 seine erste Lokomotive „Glückauf" das Werk verlassen konnte. Noch im selben Jahr machte Rabenstein dann der sächsischen Regierung das Angebot, zwei von ihm gebaute Lokomotiven zu kaufen. Auch dieses Gesuch lehnte man ab. Eine seiner Lokomotiven wurde dann von Hartmann übernommen und nach geringfügigem Umbau 1851 unter Fabrik-Nr. 25 als Lok „PHOENIX" an die Sächsische-Böhmische Eisenbahn-Gesellschaft verkauft, wo sie 1869 nach dem Umbau in eine Tenderlok mit Satteltank die Nummer 220 erhielt und in „PSYCHE" umbenannt wurde. Im Jahre 1878 wurde sie wahrscheinlich nach einem Unfall ausgemustert.

Was war nun aus der zweiten Rabensteinschen Lok geworden? In einer anläßlich der feierlichen Übergabe der 100. Lok 1858 veröffentlichten Fabrikliste von Hartmann wurde unter der Nr. 7 eine Lok „Friedrich August" erfaßt, die am 29. September 1848 an die „Sächsisch-Bayrische Eisenbahn-Gesellschaft" ausgeliefert worden sein soll. Sie erscheint jedoch in keiner entsprechenden Statistik. Dagegen war aber 1857 eine Lok mit diesem Namen im Besitz der Albertbahn Dresden—Tharandt. Dort wurde sie seit 1855 unter den „nicht diensttuenden" Lokomotiven ohne Namensnennung als 1B-Lok geführt. Als Hersteller ist eine Firma Beyer Dresden genannt, an anderer Stelle wurde „Umbau Beyer" vermerkt. In einer weiteren Darstellung (3) wird mitgeteilt, daß eine Firma Washington Beyer in Dresden als einzige Lok 1855 die „Albert" für die Albertbahn gebaut haben soll. Dort versah sie, allerdings eben unter dem Namen „Friedrich August", bis 1870 so recht und schlecht ihren Dienst. Ein Vergleich der technischen Daten der Lokomotiven „PHOENIX" und „Friedrich August" zeigt große Ähnlichkeiten. Gleichzeitig erkennt man aber bei beiden die doch relativ großen Unterschiede gegenüber den Standardlokomotiven der damaligen Zeit. Ebenso sind große bauliche Abweichungen gegenüber den gleichzeitig von Hartmann selbst gefertigten Lokomotiven vorhanden. Vergleichbar sind sie höchstens mit 1847 von Cockerill an die Löbau-Zittauer Eisenbahn gelieferten Lokomotiven. Es ist nicht ausgeschlossen, daß Hartmann die zweite Lok ebenfalls von Rabenstein übernahm und sie an Beyer weitergab. Vielleicht wurde die Maschine aber auch von der Sächsisch-Bayrischen Bahn nach kurzer Zeit an Beyer verkauft. Es ist dann allerdings anzunehmen, daß sich Beyer dann lange Zeit mit dieser Lok herumgeplagt hat, bis er sie schließlich der neueröffneten Albertbahn für 10 500 Thaler verkaufen konnte. Die Maschine dürfte der „PHOENIX" sehr geähnelt haben.

Interessant ist außerdem noch, daß gemäß (4) C. A. Rabenstein als Konstrukteur der obengenannten Lokomotive „PEGASUS" gilt. Er war zu dieser Zeit als Techniker bei der „Sächsischen Masch.-Bau-Comp." beschäftigt. Mit dem Engländer Paul Jones schuf er nach dem Modell der von Kirtley 1838 an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn gelieferten Lok „STURM" die 1A1-Lok „PEGASUS". Bei ihrem Eintreffen auf dem Dresdner Bahnhof in Leipzig am 20. Januar 1840 soll sie wegen ihres guten Aussehens sehr gelobt worden sein. Bereits 6 Tage später war die Montage beendet, und die Lok konnte ihre Probefahrt nach Dresden antreten. Derart kurze Montagezeiten hatte man bei den von England gelieferten Maschinen noch nie erreicht. Sie war etwa 20 Jahre lang auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn eingesetzt. Das war eine für die damaligen Lokomotiven durchaus übliche Dienstzeit.

Quellenverzeichnis:

(1) Mertel, Peter: Die Anfänge des Lokomotivbaues in Deutschland Der Modelleisenbahner 6/78, S. 163
(2) Ludwig, U.: Von der Maschinenbauwerkstatt zur Maschinenfabrik, Dissertation, Freiberg 1979
(3) Zeitschrift „Die Lokomotive" v. 1913, S. 205
(4) Lokomotivbau in Sachsen, Deutsche Gewerbezeitung von 1848, S. 105



Lok „PHOENIX", Hartmann 1850/25

Repro: G. Meyer, Aue

JOACHIM GROTHE, Caputh

Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939 (Teil I)

Eine Studie zu den Tatsachen und zum Prozeßverlauf der faschistischen Justiz

Immer wieder fragen uns Freunde der Eisenbahn nach Unterlagen über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939. Joachim Grothe hat in mühevoller Arbeit zusammengetragen, was über diesen tragischen Unfall, über Hergang und Auswirkungen zu erfahren war. In dieser Ausführlichkeit wurde bisher darüber in der Literatur noch nicht berichtet. Erstmalig war es möglich, auch die Gerichtsakte über den Prozeßverlauf auszuwerten.
Wir haben uns daher entschlossen, diese Studie, die von Albert-Georg Schuchardt, der leider im vergangenen Jahr verstarb und als Mitarbeiter der Eisenbahner-Zeitung „Fahrt frei" sich um die sozialkritische Darstellung der Eisenbahngeschichte verdient gemacht hat, redaktionell bearbeitet wurde, in mehreren Teilen zu veröffentlichen. Die Redaktion nimmt an, daß diese Beitragsfolge für die Leser im In- und Ausland aufschlußreich sein wird.

In den frühen Morgenstunden des 22. Dezember 1939 ereignete sich auf dem Bahnhof Genthin das schwerste Eisenbahnunglück in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. An der Unfallstelle fanden 187 Menschen den Tod, über 100 wurden verletzt, davon 50 schwer.
Am Abend desselben Tages ereignete sich auf der Strecke Friedrichshafen/Bodensee—Uerdingen zwischen den Bahnhöfen Markdorf und Kluftern ein weiterer schwerer Unfall, der 115 Menschenleben forderte. Ein „Rückkehrer"-Sonderzug, der evakuierte Bewohner des deutsch-französischen Grenzgebietes zu Weihnachten wieder in die Heimat bringen sollte, stieß auf eingleisiger Strecke frontal mit einem entgegenkommenden Güterzug zusammen. Die Ursachen dieses Unglücks bestanden darin, daß der Zugsicherer des Güterzuges pflichtwidrig seinen Posten verlassen hatte, ein Streckenblock fehlte, so daß die Ausfahrsignale beider Bahnhöfe gleichzeitig in Fahrtstellung gebracht werden konnten.
Zusammen 302 Tote bei diesen beiden Unfällen im Verlaufe eines einzigen Tages — nicht gerechnet die Verletzten, die auf dem Transport oder später starben. Der Verlauf, das opferreiche Ende und die schweren Folgen des faschistischen Eroberungskrieges brachten andere Sorgen und Aufgaben und ließen diese Eisenbahnkatastrophen in Vergessenheit geraten.
Heute erhebt sich für manchen die Frage, warum wir 42 Jahre nach den tragischen Geschehnissen dieses Thema aufgreifen. Rasch sei gesagt: Uns interessiert besonders die Katastrophe von Genthin, und es ist unsere Augabe, diese Dunkelstelle in der Geschichte des Eisenbahnwesens auf unserem sozialistischen Staatsgebiet nach bestem Wissen aufzuhellen.

Man war ganz oben

Wie war die Lage im Dezember 1939? Am 1. September 1939 überfielen deutsche Truppen Polen, dessen antisowjetisch eingestellte Regierung englischen Garantien leichtfertig vertraute und nun von den imperialistischen Verbündeten preisgegeben wurde. Hitlers Truppen bereiteten den unterlegenen, aber tapfer kämpfenden polnischen Verteidigern eine Niederlage und terrorisierten die polnische Bevölkerung.
Die westlichen Verbündeten Polens standen Gewehr bei Fuß. Die furchtbaren Opfer der Polen, die Zerstörung Warschaus rührten sie nicht.
Der hochgerühmten Luftwaffe Görings gelangen einige taktische Erfolge über den englischen Gegner. Die Kriegsmaschinerie der Nazis war nicht zu stoppen. Der organisierte heimtückische Kampf gegen den „äußeren und inneren Feind" schien perfekt. Die faschistische Presse schwelgte in einem Siegestaumel. Man war ganz oben! Man konnte alles und beherrschte alles.
Das ganze deutsche Volk stand angeblich hinter „seinem Führer". Der kommunistische Widerstand war nach Aussagen der Nazis zerschlagen. Wie man der Öffentlichkeit weismachen wollte, gab es da nur noch so vereinzelte „kleine Ganoven". Etwa die Frau aus dem Kreis Insterburg, die wegen geschlechtlicher Beziehungen zu einem polnischen Kriegsgefangenen zu zehn Jahren Zuchthaus verurteilt wurde. Ein Mann von der Post hatte ein kleines Päckchen mitgehen lassen — die Nazijustiz lieferte ihn ans Fallbeil. Und dann gab es in der keinesfalls ehrbaren Geschichte deutscher Klassenjustiz ein Novum: Die „Rundfunkverbrecher". Alte Leute in Hamburg z. B., die englische Sender seit den Anfängen des Rundfunks immer ungestraft im Kanal hatten, plauschten im Hausflur harmlos über die euphorischen Siegesmeldungen der Naziluftwaffe und verglichen sie mit den Dementis der Engländer. Es hagelte hohe Zuchthausurteile — und später ging es ihnen auch ans Leben.
In dieser durch perfekten Terror „geordneten" Welt durfte natürlich nichts Unvorhergesehenes passieren. Denn alles, was geschah, geschah ja nur auf ausdrücklichen Befehl. So gesehen, weiteten sich die Eisenbahnkatastrophen von Genthin und Markdorf/Kluftern mit ihren über 300 Toten zu einer verkehrspolitischen Katastrophe des Naziregimes.
Und noch etwas bewegt uns hier. In der einschlägigen Literatur wird die Katastrophe von Genthin nur bei Ritzau[1)] erwähnt. Er schreibt: „Mit beinahe 200 Toten ist es die folgenschwerste aller deutschen Eisenbahnkatastrophen. Da Genthin heute jenseits des ‚Eisernen Vorhanges' liegt, ist es unmöglich, die unterschiedlichen Angaben über die Unfallursache nachzuprüfen. Die Meinung, das Unglück sei vertuscht worden, ist irrig. Die Presse berichtete darüber so ausführlich und genau, wie es den Zeiten angemessen war ..."
Die lokale Presse ausgenommen, hat sich die faschistische Reichspresse bemüht, die Katastrophen abzuwiegeln. Ein beweiskräftiges Blatt ist die „Deutsche Allgemeine Zeitung" (DAZ). In ihrer Freitag-Abend-Ausgabe vom 22. Dezember 1939 bringt sie auf Seite 1 ganze 22 Druckzeilen (einspaltig) über das Unglück in Genthin. Am 23. Dezember werden in der Sonnabend-Abend-Ausgabe auf Seite 1 einspaltig nur sechs Zeilen veröffentlicht. Das Unglück von Markdorf/Kluftern wird überhaupt verschwiegen.
Erst am 27. Dezember, also nach dem Weihnachtsfest, wird in der Mittwoch-Morgen-Ausgabe mit 26 einspaltigen Zeilen über das zweite schwere Eisenbahnunglück berichtet. Aber eben diese DAZ beschreibt am 18. Dezember 1939 in ihrer Montag-Abend-Ausgabe einen Zusammenstoß eines Autos mit der Straßenbahn am Roseneck in Berlin, bei dem ein

Verletzter nach einer Woche starb. Doch dieser Unfall war der DAZ 57 Zeilen wert!
Doch nun zurück zu den Ereignissen des 22. Dezember 1939.

D 10 rollte in eine diesige Nacht

In diesen ersten Wochen des zweiten Weltkrieges waren viele Familien zerrissen: der Mann, der Sohn, der Bruder, der Verlobte oder der Freund am sogenannten Westwall, im überfallenen Polen, in irgendeiner Kaserne oder als „Dienstverpflichteter" in einem Rüstungsbetrieb. Da die Räder für den Sieg rollen sollten, wie die braunen Machthaber posaunten, fielen die sonst üblichen Sonder- und Verstärkungszüge aus, der Fahrplan war außerdem noch zusammengestrichen, aber die Reisewelle war größer geworden. Urlauber aus Kasernen und Rüstungsbetrieben, aber auch Frauen, Mütter und Kinder, die zu ihren Männern und Vätern, die nicht zu den Urlaubern gehörten, reisten, waren zu befördern. Kein Wunder, daß in diesen Vorweihnachtstagen die Züge überfüllt waren.
Das gilt auch für den D 10 von Berlin-Potsdamer Bahnhof nach Köln. Er bestand aus insgesamt 9 Wagen, am Schluß einen um die Jahrhundertwende gebauten Gepäckwagen, mit Zugführerabteil in der Wagenmitte. Pünktlich um 23.15 Uhr fuhr er von Berlin ab, in Potsdam hatte er schon 5 Minuten Verspätung, in Brandenburg waren es schon 12 Minuten „wegen des überstarken Passagierverkehrs", wie der Lokführer des D 10, ein gebürtiger Treuenbrietzener und in Berlin wohnhaft, später zu Protokoll gab. Der Zug war — wie man sagt — „aus dem Plan gefallen" und außerdem überlastet, denn Gänge und Vorräume der Wagen waren mit Reisenden vollgepfercht. So rollt er in die diesige Nacht. Nur schwer waren die Signallichter zu erkennen, denn wie alles andere, waren auch sie verdunkelt worden, hatten eine Blende mit einer Optik erhalten, damit sie nach oben kein Licht abstrahlten, wodurch aber die für das rechtzeitige Erkennen des Signals so wichtige Signalsicht beeinträchtigt war. Nur schwer kam der D 10 voran, er hatte einen langsameren Militärzug vor sich, mußte in Kade halten und dann noch an der Blockstelle Belicke zwischen Kade und Genthin. Aber es war schwer, diesen überlasteten Zug immer wieder anzufahren.

D 180 folgte auf dem Fuße

Ihm folgte der D 180 von Berlin-Potsdamer Bahnhof nach Neunkirchen/Saar, bestehend aus 12 Wagen. An der Spitze ein Bahnpostwagen, dann zwei Schlafwagen, 8 Reisezugwagen und am Schluß der Gepäckwagen. Pünktlich um 23.45 Uhr fuhr der Zug von Berlin ab, hatte auch in Potsdam zu halten, aber dann ohne Halt bis Magdeburg durchzufahren, wo das Lokpersonal, das seit etwa 11.00 Uhr im Dienst war, Feierabend hatte. Wie der Heizer des D 180 am 30. Dezember 1939 bei seiner ersten Vernehmung aussagte, „herrschte ab Potsdam mittlerer Nebel, d. h. die Signale waren noch zu erkennen, aber man mußte seine Augen schon anstrengen. Der Nebel kam von oben und ging etwa bis in Vorsignalhöhe. Die Vorsignale waren noch zu erkennen. Bei den Hauptsignalen konnte ich manchmal das Licht erkennen, manchmal nicht. Wie mein Lokführer in der Sicht behindert war, weiß ich nicht."
Bis dahin deckt sich seine Aussage in wesentlichen Punkten mit der Aussage, die der Lokführer des D 10 bereits am 22. Dezember 1939 gemacht hatte, aber das Lokpersonal des D 180 machte noch eine andere Beobachtung. Der Heizer berichtet weiter: „Uns fiel aber beiden auf, daß der aus dem Schornstein unserer Lok ausströmende Dampf am Kessel entlang auf unsere Fenster zustrich. Das ist sonst nicht der Fall. Der Lokführer meinte: Wir werden wohl anderes Wetter bekommen."
So raste der D 180 in die Nacht.
Am 22. Dezember 1939 um 0.45 Uhr erteilt der Fahrdienstleiter vom Stellwerk Genthin-West dem diensthabenden Weichenwärter auf dem Stellwerk Genthin-Ost den Befehl, das Einfahrsignal für den D 10 auf „Fahrt frei" zu stellen, denn Kade hatte den D 10 um 0.34 Uhr abgemeldet. Der Weichenwärter führt den Befehl aus. Auch das Ausfahrsignal des Bahnhofs zeigt Fahrtstellung, also grünes Licht.

Der Notruf des Blockwärters

Der überlastete D 10 nähert sich dem Bahnhof Genthin, fährt nur 80 km/h statt sonst 105 km/h, passiert das Einfahrsignal, der letzte Wagen löst die Tastensperre auf dem Stellwerk Ost aus, der Wärter legt das Signal in die Haltstellung zurück, es zeigt nun rotes Licht, das dazugehörige Vorsignal steht in Warnstellung, zwei gelbe Lichter zeigend. Da läutet der Fernsprecher. Aufgeregt meldet der Blockwärter der Blockstelle Belicke, daß der D 180 in voller Fahrt das Hauptsignal am Block Belicke, das in Haltstellung den D 10 deckt, mißachtet und vorbeigefahren ist. Der D 180 ist unbedingt zu stellen.
Denselben Notruf hatte auch schon der Schrankenwärter vom Posten 89 zwischen Belicke und Genthin erhalten. Die Schranke war ohnehin geschlossen, der D 10 nähert sich der Wärterbude, er läuft auf dem Seitenweg neben dem vorbeifahrenden D 10 dem herankommenden D 180 entgegen und gibt ihm, seine rot abgeblendete Lampe im Kreise schwingend, das Schutzhaltsignal. Die mitgeführten Knallkapseln kann er nicht mehr auslegen, er muß beiseite springen, um nicht überfahren zu werden. Ohne zu halten, jagt der D 180 an ihm vorbei.

Eine verhängnisvolle Reaktion

Der Weichenwärter von Genthin-Ost sieht aus dem Fenster, erkennt den heranrollenden D 10, aber schon in der Ferne ist das Spitzensignal des D 180 zu sehen. Er erschrickt, wird — wie er in der dritten Vernehmung sagt — „kopflos" und ergreift blitzschnell die rote Hand-Signallampe, die sich von selbst einschaltet, sobald man sie aus ihrer Halterung nimmt, hält sie aus dem Fenster, dem D 180 entgegen, denn er will um jeden Preis das Entsetzliche verhindern. Gerade in diesem Augenblick ist die Lok des D 10 ganz kurz vor dem Stellwerk. Der Heizer sieht aus dem Fenster, erkennt für einen Augenblick das rote Licht, das da oben aus dem Stellwerksfenster gehalten wird und ruft seinem Lokführer zu: „Halt! Da winkt einer mit rotem Licht." Der Lokführer löst die Schnellbremsung aus, hat noch die Hand am Griff des Bremsventils, als er einen Stoß verspürt. Er fällt mit dem Kopf gegen die Vorderwand des Tenders und verliert für einige Zeit das Bewußtsein.
Am Schluß des D 10 im Gepäckwagen waren zwei Schaffner und der Fahrladeschaffner durch die plötzliche Schnellbremsung aufmerksam geworden. Sie gehen an die große Luke, sehen hinaus, sehen die die Lichter — das Spitzensignal — eines von hinten herankommenden Zuges, hören schon sein Rattern, springen heraus, geben mit ihren Lampen dem herankommenden Zuge das Schutzhaltsignal — aber vergebens. Im D 180 hatte der Zugführer seinen Kontrollgang durch den Zug beendet und sein Zugführerabteil im Gepäckpackwagen am Schluß betreten. Was dann geschah, gab er wie folgt zu Protokoll: „Ganz plötzlich trat im Zuge ein schlagartiger Ruck in der Fahrt des Zuges ein, so daß der Zug sofort zum Stehen kam. Ich kam im Zugführerabteil zu Fall, habe mir aber nennenswerte Verletzungen nicht zugezogen."
Die drei Schaffner aus dem Gepäckwagen des D 10 aber mußten um ihr Leben laufen. Der hölzerne Wagenkasten des um die Jahrhundertwende gebauten Fahrzeuges war zersplittert, und einer der drei bekundet: „Ich sah, daß sich mehrere Wagen meines und des auffahrenden Zuges in- und übereinanderschoben, so daß mehrere Gleise versperrt wurden."
Das geschah am 22. Dezember 1939 um 0.53 Uhr.

(Fortsetzung folgt)

Quellenangabe

[1] Hans Joachim Ritzau „Von Siegelsdorf nach Aitrang — die Eisenbahnkatastrophe als Symptom. Eine verkehrsgeschichtliche Studie." Landsberg-Pürgen/Oberbayern 1972

JOCHEN KRETSCHMANN, Berlin

„FEUER — WASSER — KOHLE!"

Ein Lokführer erinnert sich

Winterreise auf einer T 20

Die T 20 und ich. Es erging uns wie den Königskindern in der alten Sage, die nie zusammenkommen konnten — und unsere erste Begegnung war auch unsere letzte.
Als ich noch kurze Hosen trug, faszinierten mich die Glanzfotos der T 20, die in der damaligen Zeit als stärkste Dampflokomotive Europas angepriesen wurde.
„Ihre Leistung ist so stark, daß die Lokomotive bei Probefahrten im Thüringer Wald den Zug die Steigung hochschieben mußte, weil die Ingenieure befürchteten, die Kupplungen wären der Last nicht gewachsen..." hieß es im dazugehörigen Text...
Aber zwischen mir und der T 20 lagen nicht nur Jahre, lagen Flüsse und Berge. Weit war es, von der Spree bis zum Bergland. Doch wenn auch selbst zwischen alten Eheleuten die Geographie der Liebe einen Stoß versetzen kann... die T 20, obwohl ich sie nur von Bildern und vom Vorbeifahren kannte, blieb meine „heimliche Liebe".
Dem großzügigen, verständnisvollen Entgegenkommen des Lektorats „Eisenbahn-Jahrbuch" war es zu verdanken, daß ich eine Reportage über das Leben auf der 95er schreiben durfte. So kam es dann, daß ich an einem Wintermittag vor der Drehscheibe stand und sie aus nächster Nähe sah. Der wuchtige Kessel mit dem Stummelschornstein, die breitausladenden Zylinderblöcke, die selbst die Wasserkästen überragten, die breite Rauchkammerbrust, das Triebwerk — alles atmete Stärke. Begierig atmete ich den Dunst von Rauch, verbranntem Öl und heißem Metall, hörte das bedächtige Schmatzen der Luftpumpe. Vorsichtig wollte ich gerade mit der Hand über das blankgeputzte Blech der Zylinderverkleidung streichen — keine Angst, meine Hände vertragen diese Temperatur — da...
„He, du!"
Ich fuhr herum, sah um mich. Kein Mensch weit und breit.
„Ja, dich meine ich..."
Ich kniff mir in das Ohrläppchen, um zu merken, daß ich noch ich war... Da blinzelte mir die 95 041 doch mit ihren blankpolierten Signallaternen zu. Das gibt's doch nicht, dachte ich...
„Meinst... meinst du mich...?"
„Wen denn sonst", grollte es aus dem Schornstein. „Du bist bestimmt wieder so ein Hobbyfan, der Scheinanfahrten braucht, mal schwarzen Rauch, mal weißen, mal Luftpumpe schnell, mal langsam..."
Vorsichtig versuchte ich die „041" zu beruhigen, ihr zu erklären, daß ich keiner von den Hobbyisten sei, sondern auch Lokführer...
„Du...? Lokführer...?"
„Natürlich".
Zweifelnd grummelte sie durch die Rauchkammer: „Dann mußt du ja Papierchen haben... oder etwa vergessen...?"
Der Anblick der „Grauen Laus" stimmte sie etwas versöhnlicher. „Na ja, man wird doch mal fragen dürfen... Schließlich kann sich ja jeder eine dreckige Mütze und eine ölige Wattejacke anziehen. Was suchst du überhaupt hier?"
„Ich will in einem Buch über dich schreiben..."
„In... in einem Buch... über mich...?"
„Natürlich, und das Buch geht in die ganze Welt." — Ein verhaltenes Lachen. So lacht eine Frau zwischen dreißig

1



Bild 1 Um 12.05 Uhr entstand diese Aufnahme am 3. Dezember 1978 vom P 18003 kurz vorm Überqueren des Rennsteiges bei Ernstthal mit der Lok 95 0044.

Bild 2 95 0014 in der Nähe von Lauscha vor einem Güterzug.

Fotos: V. Pöhl (1), R. Steinicke (1)

und vierzig, halb zweifelnd mißtrauisch, halb geschmeichelt...
„Und mit welcher bist du jetzt zusammen?"
„Mit einer 01!"
„Da haben wir's! Ihr Männer seid alle gleich. So ein langohriges Ding mit rotgemalten Beinen, dem 120 noch nicht schnell genug sind... Aber was meinst du, wie schön diese „Damen in Arnstadt auf mich gewartet haben, bis ich als Drücker hinten am Zug dran war. Meinst du, sie wären alleine über den Berg gekommen...?"
„Aber gerade darum bin ich doch bei dir!"
Sie schien zu überlegen, klapperte nachdenklich mit dem Schlabberventil des Injektors. Endlich meinte sie: „Na gut, versuchen können wir es ja. Aber eins sage ich dir: Faßt du mich an — werfe ich dich ab!" Gute Alte! Wenn du wüßtest, welch heillosen Respekt ich vor Bergstrecken habe. Selbst bei Fahrten zum Raw sagte ich zu dem Streckenabschnitt Arnstadt—Suhl immer „Sie" — und da fiel es ja „nur" 1:40. Als ob ich nicht wüßte, daß im Bergland die Schnellbremse eine mangelhafte Streckenkenntnis nicht ersetzen kann...
In der Nacht war über einen halben Meter Neuschnee gefallen, doch danach sank die Quecksilbersäule auf 15 Grad. Hinter den verschneiten Hängen, den Fichten, deren Äste unter den Schneelasten tief gebeugt waren, stieg glutrot die Sonne empor, tauchte das Land in kupferfarbenen Schimmer, glitzerte auf Milliarden Eiskristallen.
An der „041" waren Meister und Geselle schon am Wirken. Unser gegenseitiges Bekanntmachen war kurz und schmerzlos.
„Bist ein alter Dampflokführer, da sagen wir ‚Du' zueinander..."
Man nennt seinen Vornamen — und damit ist auch schon alles gesagt. So unkompliziert geht es in unseren Kreisen zu. Der Bläser zischelt.
„Du kratzt dich ganz schön ein bei meinen Männern..." Als der Abfahrauftrag kommt, der Meister die „Hütte" aufschiebt, mache ich die schmerzhafte Bekanntschaft mit der Führerhausrückwand. Meine beiden „Bergführer" grinsen. Aus dem Stand heraus auf „30", das bringt zwar keine Tatra-Straßenbahn, aber unsere T 20.
Die Strecke ist zwar kurvenreich, aber noch relativ eben. Die Aussprache der „041" ist dementsprechend noch gedämpft, verhalten. Die beiden Brenner fauchen, jagen weißlodernde Flammenkegel in die Feuerbüchse. Grauschwarzer Qualm drängt aus dem Schornstein, legt sich auf die Gesichter, steigt als Nebelfahne in den wolkenlosen Winterhimmel. Die Kolben stampfen.
Gleich hinter dem Bahnhof Steinach, hinter dem Übergang, sieht die Strecke aus, als habe ein etwas ungeschickter Modelleisenbahner versucht, eine Steigung anzulegen.
„Was denn, da rauf?"
An Stelle einer Antwort schiebt der Meister nur den Regler etwas weiter auf. Man spürt förmlich, wie sich die Lok in die Stangen legt, wie die Maschine die Steigung angeht. Der wuchtige, scharf-dumpfe Viererschlag des Triebwerkes treibt die Rauchfahne steil nach oben, läßt den Schnee von den Ästen rieseln, hallt hundertfach von den Talwänden wider. Keine Kamera, kein Tonband kann das wiedergeben. Um das richtig zu verstehen, muß man einer von uns sein.
Ab Lauscha beginnt der Schneepflug-Einsatz. Wie der Bug eines Torpedobootes durchschneidet die Pflugschar die ersten Wehen. Rechtskurve, Linkskurve. Der Meister deutet nach unten. „Von da sind wir eben abgefahren..." Ich erblicke unter mir den Bahnhof Lauscha. Er erscheint mir wie eine Anlage der Nenngröße N aus der Perspektive eines stehenden Erwachsenen.
Warnend pfeift der Schneepflug. Ich sehe nach vorn. Vor uns hat der Wind einen Schneewall zusammengeweht, die Strecke einfach dichtgemacht. 45% Füllung. Es scheint, als



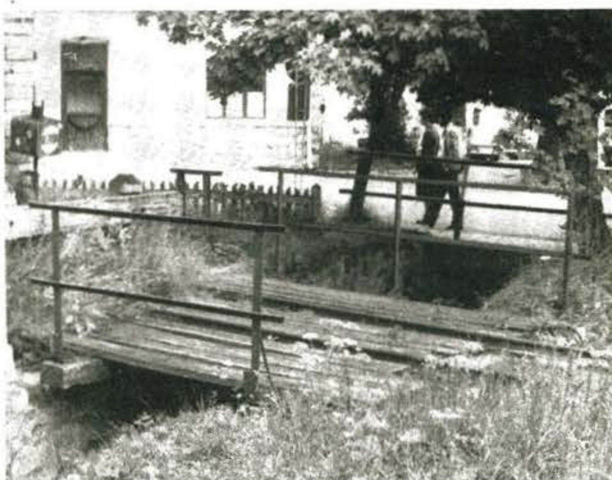
2

habe die „041" Startraketen gezündet. Eine riesige Schneewolke stiebt auf, hüllt uns ein. Vor uns krachen und knirschen Eis und Schneeharsch auseinander, werden zur Seite geschleudert.
„Wir sind durch", höre ich die Stimme des Meisters, als sich der Schneenebel lichtet. Ich schüttle Schnee und Eis von Mütze und Jacke, blicke nach hinten. Einen Graben haben wir hinter uns gelassen. Die „041" und ihre beiden Männer haben dafür gesorgt, daß man auch heute wieder zwischen Gräfenthal und Lauscha nach der Eisenbahn die Uhr stellen kann.
In Lippelsdorf haben wir unseren Auftrag erfüllt. Eine Zigarettenlänge Verschnaufpause. Gewohnheitsmäßig fasse ich nach den „großen" Lagern. Alles kalt. Auf der Rückfahrt, bei der wir den Schneepflug ziehen, läßt uns der Fahrplan etwas mehr Zeit, können wir auch mal einen Fotohalt riskieren. Plötzlich meint Dieter, der Meister: „Na, Berliner, nun komm mal ran — zeig mal was du kannst..."
„Was denn — ich?" Für mich ist das Schreck, Überraschung, Freude zugleich. Zu Hause glauben sie dir es doch nicht, geht es mir durch den Kopf. Vorsichtig fasse ich nach dem Regler, er ist noch handwarm, typisch leicht klebrig vom Schweiß. Mir ist zumute wie vor 26 Jahren bei meiner Probefahrt. Herzklopfen kostenlos.
„Nun mach schon auf, Großer", höre ich die T 20 flüstern, „ich bin wie eine ‚Sonni-Puppe', ich vertrag schon einiges..."
„Du hast gesagt, du wirfst mich ab..."
„Ach was man so sagt — ich werfe nur einen ab, den ich nicht kenne..." Und die „041" gehorcht mir. Bis Ernstthal geht es ja noch bergauf, aber dahinter liegen 160 Meter Höhenunterschied, und der Bahnhof Lauscha ist ein Sackbahnhof. Die Worte meines früheren Lehrmeisters fallen mir ein: Mal zur richtigen Zeit ein bißchen Angst haben — ist schlau... Mein Herz sitzt zwar dort, wo es eigentlich nicht hingehört, wird aber mit jeder Radumdrehung ruhiger.

Der Kamm ist erreicht. Jetzt bekommen wir das „Kullern". „30" mahnt das Signal. Das Führerbremsventil faucht in meiner Hand. Auf dem Tachometer fällt die Nadel bis auf zwanzig, dann erst löse ich den Zug aus. Der Ölpresseantrieb schnarrt: „Gut machst du das, Großer, noch ein paar Tage — und du bist für uns etwas brauchbar..."
Ich weiß nicht, wieviele Naturschönheiten des Thüringer Winterwaldes ich in diesen Minuten sah, ich gehöre jetzt nur noch zu der Lokomotive. Rechtskurve. Das Vorsignal von Lauscha taucht auf. Warnstellung! Und dahinter gleich der Tunnel... Ich lasse die Dampfpfeife gellen. „Aber Großer, das ist doch in Warnstellung festgelegt", flüstert mir die „041" zu. Die steinerne Tunnelröhre hüllt uns ein. Die Rauchgase kommen in den Führerstand, dringen in Mund und Nase. Noch eine Bremsstufe... Plötzlich gleißende Helle. Ich muß die Augen zukneifen...
„Einfahrt frei, zwei Flügel", ruft mir Arthur, der Heizer, zu, und Dieter sagt ermunternd: „Nun mach noch ein bißchen auf, sonst bleiben wir in den Weichen stehen..."
Als ich am Standort der Aufsicht unseren Zug zum Stehen bringe, könnte ich Mütze und Wattejacke sonstwohin werfen. Verstohlen sehe ich zu den beiden Männern hinüber.
„Na und", meinen sie, „was hast du denn, es ging doch..." Was unser Handwerk angeht, da pflegen wir uns die Wahrheit zu sagen, und wenn dir ein Kumpel sagt, daß „es geht", dürfte mein Einstand auf der T 20 nicht allzu schlecht gewesen sein.
Der letzte Tag. Die „041" fährt den Personenzug nach Saalfeld. Zwar könnte ich auf dem Führerstand mitfahren, doch man soll den Abschied nicht hinausschieben. Als ich den Zug verlasse, muß ich mich jedoch umsehen. Die T 20 wird gerade vom Zug abgekuppelt.
„Fährst du wieder nach Hause, Großer?"
„Ich muß doch, Alte!"
Ein kurzes Zischen klingt wie ein Seufzer.
„Schade, ich glaube wir hätten uns verstanden..." „Was soll man machen, Alte. Wir können doch nicht von den Schienen runter. Du weißt doch, wen sie erst einmal haben, lassen sie ein Leben lang nicht mehr weg..."
Am Signalmast flammt das Ra 12 auf. Kurz gellt der Pfiff der „041". Es hört sich an, als würde sie „tschüß" sagen... Jahre sind seit dem vergangen und täglich neue Eindrücke auf uns eingestürmt. Unvergeßlich bleibt mir jedoch diese Winterreise auf der T 20.

OTTO VOIGT (DMV), Berlin

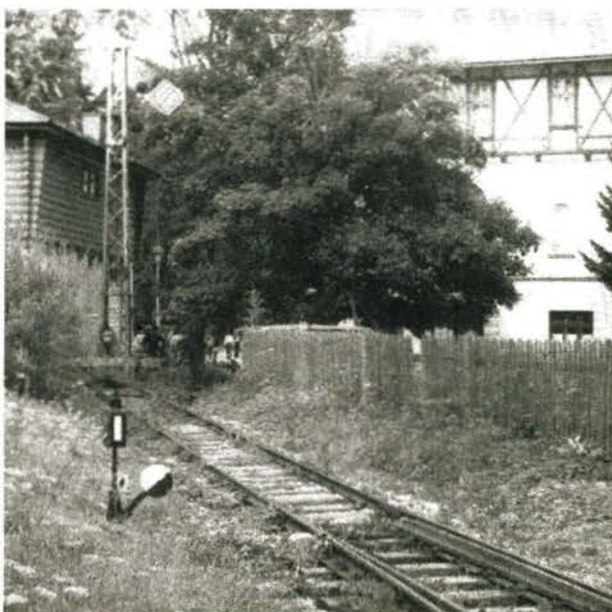
Ein ungewöhnlicher Gleisabschluß?



Wenn ein Modelleisenbahner auf seiner Anlage über einen Wasserlauf eine Brücke mit einem Gleis führen würde, das bereits nach einem Meter endet, würde man ihm wahrscheinlich einen ausgeprägten Spieltrieb bescheinigen. Nebenstehendes Bild zeigt aber, daß es auch beim großen Vorbild durchaus solche Situationen gibt.
Dieser Gleisabschluß ist auf dem Bahnhof Tatranska Lomnica (ČSD) vorhanden. Das daneben liegende Regelspurgleis endet allerdings schon vor der Brücke. Ein noch vorhandener und auf dem Foto nicht ersichtlicher Wasserkran weist darauf hin, daß hier auch einmal Dampflokomotiven im Einsatz waren.

Gleisabschluß in Tatranska Lomnica, aufgenommen am 20. August 1981.

Fotos: O. Voigt, Berlin



Schmalspurbahn Oschatz—Kemlitz

Vor wenigen Wochen wurde entschieden, daß die Reststrecke des ehemaligen mittelsächsischen Schmalspurnetzes von Oschatz über Mügeln nach Kemlitz erhalten bleibt.
Die Bahn wird also auch künftig dazu beitragen, volkswirtschaftlich wichtige Transportaufgaben zu bewältigen. Bereits vor einigen Monaten wurden die Gleisanlagen der Strecke abschnittweise völlig erneuert.

Mehr Dampf, mehr Eisenbahnfreunde und mehr Fotomotive

Bildauswahl von DMV-Sonderfahrten 1981



Das zurückliegende Jahr bot den Eisenbahnfreunden wiederum zahlreiche Möglichkeiten, DMV-Sonderzüge mit Museums- und Traditionslokomotiven, aber auch mit noch im Einsatz befindlichen Dampflokomotiven zu fotografieren. Von Mecklenburg bis zum Erzgebirge, von der Börde bis in den Thüringer Wald, überall waren Tausende Eisenbahnfreunde unterwegs, um dieses Stück Technikgeschichte zu erleben. Die Redaktion erhielt von diesen Fahrten viele beeindruckende Fotos, die zugleich von der ständig wachsenden Zahl der Eisenbahnfreunde zeugen und somit ein Stück sinnvolle Freizeitgestaltung dokumentieren.
Einige Bilder von den Veranstaltungen in Děčin und Leipzig veröffentlichten wir bereits im vergangenen Jahr. Die von der Redaktion ausgewählten Fotos sind vor allem Stimmungsaufnahmen. Sie erheben deshalb auch diesmal keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

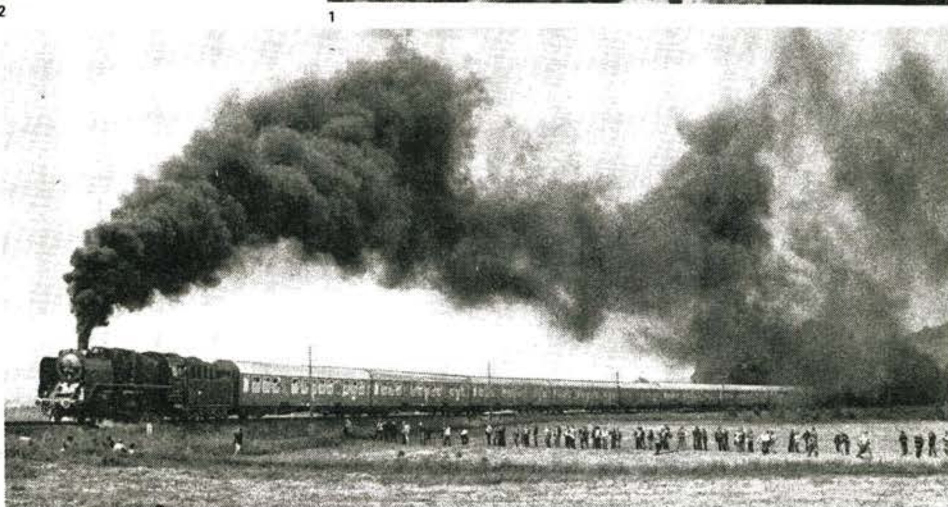
Bild 1 Am 20. und 21. Juni 1981 fand eine Sonderfahrt des BV Dresden von Dresden über Arnsdorf, Kamenz, Neukirch und zurück statt. Während dieser Fahrt entstand dieses Foto mit der Lok 86 001 im Hintergrund.

Bild 2 Immer wieder sind Scheinanfahrten beliebt. Hier der Sonderzug des BV Dresden mit der Traditionslok 50 849 des Bw Zwickau.

Bild 3 Zu einem besonderen Erlebnis wurde die von den Bezirksvorständen Berlin, Schwerin und Greifswald am 9. Mai 1981 veranstaltete Sternfahrt in das mecklenburgische Karow (v. l. n. r. 50 3625 (Bw Angermünde), 44 0296 (Bw Wittenberge) und 52 6376 (Bw Wustermark).

Bild 4 Am 29. August 1981 lud der BV Magdeburg zu einer Fahrt Magdeburg—Haldensleben—Eilsleben aus Anlaß des 70jährigen Bestehens des Bw Haldensleben ein. U. B. z. die Lok 52 8180 in Erxleben-Uhrsleben.

2



3



4





6

5

Bild 5 Ein sehr seltener Schnappschuß! Die Lok 58 3049 vom Bw Glauchau und die Museumslok 58 261 befördern den vierachsigen Traditionszug der Deutschen Reichsbahn nach Engelsdorf. Das Foto zeigt den Zug auf der Römertalbrücke in Steinpleis (Strecke Werdau—Zwickau) am 22. Juli 1981.

Bild 6 Lok 50 1002 vor einem Sonderzug auf den Gleisanlagen des Leipziger Hauptbahnhofes. Der Zug beförderte Eisenbahnfreunde zu der Engelsdorfer Ausstellung.

Fotos: T. Willsdorf, Dresden (2), W.-D. Machel, Potsdam (1), G. Friese, Wolfen (1), R. Heinrich, Steinpleis (2)

Aus unserem Themenplan 1982 transpress-Bücher

Einzelautoren
Eisenbahn-Jahrbuch 1982
Ein internationaler Überblick

168 Seiten — 220 Abbildungen — 30 Tabellen
Pappband cellophaniert (DDR) 15,00 M /(Ausland) 24,00 M
Bestellangaben: 566 578 6/ Eisenbahn-Jahrb. 1982
Erscheint voraussichtlich im II. Quartal 1982.

M. Weisbrod/ W. Brozeit
Baureihe 44

1. Auflage
288 Seiten — 200 Abbildungen — 5 Tabellen
-1 Poster Leinen mit Schutzumschlag
(DDR) 36,00 M / (Ausland) 39,00 M
Bestellangaben: 566 416 9/ Weisbrod, Baureihe 44
Erscheint voraussichtlich im I. Quartal 1982.

M. Weisbrod/ H. Müller / W. Petznick
Dampflok-Archiv
Baureihen 01 bis 39

3., bearbeitete und ergänzte Auflage
276 Seiten — 221 Abbildungen — 28 Tabellen
Pappband (DDR) 19,80 M /(Ausland) 28,00 M
Bestellangaben: 566 653 5/Ak, Dampflok-Arch. 1
Erscheint voraussichtlich im I. Quartal 1982.

M. Weisbrod / H. Müller / W. Petznick
Dampflok-Archiv
Baureihen 41 bis 59

3., bearbeitete und ergänzte Auflage
224 Seiten — 135 Abbildungen — 28 Tabellen
Pappband (DDR) 19,80 M / (Ausland) 28,00 M
Bestellangaben: 566 654 3/ Ak, Dampflok-Arch. 2
Erscheint voraussichtlich im I. Quartal 1982.

M. Weisbrod / H. Müller / W. Petznick
Dampflok-Archiv
Baureihen 60 bis 96

3., bearbeitete und ergänzte Auflage
268 Seiten — 168 Abbildungen — 35 Tabellen
Pappband (DDR) 19,80 M / (Ausland) 28,00 M
Bestellangaben: 566 655 1/ Ak, Dampflok-Arch. 3
Erscheint voraussichtlich im IV. Quartal 1982.

K. Kieper/ R. Preuß / E. Rehbein
Schmalspurbahn-Archiv

2., durchgesehene Auflage
464 Seiten — 329 Abbildungen — 128 Tabellen
Pappband cellophaniert (DDR) 36,00 / (Ausland) 48,00 M
Bestellangaben: 565 761 2/ Kieper, Schmalspurb. Arch.
Erscheint voraussichtlich im II. Quartal 1982.

W. Steinke
Die Rübelandbahn
Reihe transpress Verkehrsgeschichte

1. Auflage
Etwa 208 Seiten — 275 Abbildungen — 10 Tabellen Broschur
(DDR) etwa 15,60 M / (Ausland) 24,00 M
Bestellangaben: 566 260 6/ Steinke, Ruebelandb.
Erscheint voraussichtlich im I. Quartal 1982.

K. Kieper
Die Franzburger Kreisbahnen
Stralsund — Barth — Damgarten
Reihe transpress Verkehrsgeschichte

1. Auflage
Etwa 176 Seiten — 240 Abbildungen — 24 Tabellen
Broschur (DDR) etwa 13,20 M / (Ausland) etwa 18,00 M
Bestellangaben: 566 025 6/Kieper, Franzburg. Kreisb.
Erscheint voraussichtlich im I. Quartal 1982.

J. Schubert
Die Windbergbahn
Reihe transpress Verkehrsgeschichte

1. Auflage
Etwa 160 Seiten — 240 Abbildungen — 10 Tabellen
Broschur (DDR) etwa 12,00 M / (Ausland) etwa 18,00 M
Bestellangaben: 566 388 7/ Schubert, Windbergbahn
Erscheint voraussichtlich im IV. Quartal 1982.

Bestellungen nimmt der Buchhandel entgegen.



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
1086 Berlin
Französische Str. 13/14

01 2137 — neue Traditionslok der Rbd Dresden

Seit einigen Wochen steht als Ersatz für die 01 2204 die Lok 01 2137 in Dresden für Sonderfahrten zur Verfügung. Die Lok 01 2204 wurde vom Bw Wismar übernommen und verkehrte zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Ausgabe in einem Umlauf vor den Zügen 3150, 3155, 413, 15126 (Rostock—Stralsund) und bewältigte Leistungen vor den Zügen 9267, 9270, 15 136 im Raum Güstrow/Rostock/Wittenberge.

Bw Saalfeld
Ende November 1981 übernahm das Bw Saalfeld die Dieselloks 132 491 und 132 506 für den schweren Güterzugdienst. Die Lokomotiven 44 0280 und 44 0663 werden derzeit im Raw Meiningen auf Rostfeuerung umgebaut. Die Loks 01 1511 und 01 1512 erhielt die Rbd Magdeburg. Hier finden diese Maschinen als Heizloks weitere Verwendung. Die 01 1514 verblieb für Heizzwecke in Saalfeld. Dre.

Bw Nordhausen
Um das volkswirtschaftlich sehr wertvolle Heizöl für andere Zwecke freizusetzen, wurden die Loks der BR 44.0 zum größten Teil abgestellt. Ab 2. November 1981 sind die Loks 52 8054 und 52 8069 u. a. auf der Strecke Nordhausen—Bischofferode eingesetzt. Es ist nicht ausgeschlossen, daß in Nordhausen weitere rostgefeuerte Dampfloks beheimatet werden. Ge.

WOLFGANG FREY (DMV), Seifhennersdorf

H0-Anlage, 22 m^2

Es begann 1956, als meine Mutter meinem Vater zu Weihnachten eine Gützold-42er und drei Schnellzugwagen schenkte und ihm damit den Kindheitstraum einer elektrischen Eisenbahn erfüllte. Damals hat meine Mutter nicht geahnt, was die Modelleisenbahn einmal für Ausmaße annehmen würde, denn wir haben neben einigen Originalstükken der großen Eisenbahn, einer Eigenbau-II$_m$-Gartenbahn, vielen Modellbahnfahrzeugen auch noch eine große H0-Anlage.

Diese nunmehr fünfte Anlage ist seit etwa 6 Jahren im Bau. Bis dahin war der Bodenraum schlecht beheizt. Dieser Raum wurde erst einmal wärmeisoliert und mit an die Warmwasserheizung angeschlossen, danach konnte der Neuaufbau der Zimmeranlage in der jetzigen Form beginnen.

Der Unterbau besteht aus einem Dachlattengerippe. Für die Bahnhöfe wurden Spanplatten aufgeschraubt, um eine gute Lage der Gleise zu erreichen. Die Streckenabschnitte entstanden aus Distanzhölzern und Spanplattenstreifen.

Den Geländeunterbau fertigten wir aus Stoff, der mit Knüllpapier ausgestopft und mit verdünntem Kaltleim eingestrichen wurde. Diese Klebemasse wird nach dem Trocknen hart, man kann das Knüllpapier nach dem Aufkleben der Grasmatten wieder entfernen, ohne daß ein Hügel wieder „einfällt“!

Das Schottern der Gleise nahmen wir mit „Kaffee-Ersatz“ vor und erzielten damit eine gute farbliche Wirkung.

Das Anlagenmotiv beinhaltet eine zweigleisige Hauptstrecke (eine Strecke ist jeweils 32 m lang) mit abzweigender Nebenstrecke (16 m) sowie einer Schmalspurstrecke H0$_e$ (15 m). Die Fotos zeigen die Schmalspur noch als H0$_m$; sie wurde aber inzwischen umgespurt, um die sächsischen Fahrzeuge auch modellgerecht einsetzen zu können. Außerdem dient im Sägewerk noch eine Feldbahn dem Holztransport, und auf den höchsten Berg (+50) verkehrt eine Standseilbahn.

Für alle Gleise wurde Pilz- bzw. technomodell-Gleis mit Neusilberprofil verwendet. Die Weichen erhielten alle Unterflurantriebe mit Postrelais. Die Gleisradien wurden so groß wie möglich angelegt, bei der Hauptstrecke nicht unter 440 mm.

Auf der Hauptstrecke verkehren zwei Schnellzüge, ein Wendezug und ein Personenzug sowie fünf Güterzüge. Die Nebenstrecke bedienen drei Personenzüge und zwei Nahgüterzüge. Auf der Schmalspurbahn war ausschließlich Herr-Material im Einsatz, zusammen mit drei Eigenbau-Dampfloks und dem VT 137 322. Nach dem Umspuren der Strecke auf H0$_e$ verkehren nun technomodell- und Herr-Wagen (mit neuen Drehgestellen). Als Triebfahrzeuge sind zwei österreichische Dampfloks und eine Eigenbau-Lok vorhanden. Die „Holzbahn“ wird schließlich von einer B-Lok mit Langholzwagen bedient.

Die Haupt- und Nebenstrecke erschließen die Orte „Neustadt“ und „Seifhennersdorf“. Die Schmalspurstrecke hat in „Neustadt“ Anschluß an die Regelspurbahn und bedient noch die Bahnhöfe „Radeburg“ und „Herzogswalde“. Sämtliche Strecken verfügen über einen gemeinsamen verdeckten Abstellbahnhof, wo 8 Züge Platz finden.

Im Bahnhof „Neustadt“ befindet sich auch das Diesel- und Dampflok-Bw mit funktionsfähigen Modellen von Drehscheibe, Bekohlung und Wasserkran. Ein Ringlokschuppen und ein Lokschuppen für Dieselloks vervollständigen die Wartungsanlagen.

Die Bahnsteige sind so bemessen, daß auf der Hauptstrecke Züge mit einer Länge eines 10-Wagen-Schnellzuges verkehren können. Auf der Hauptstrecke ist in beiden Richtungen ein automatischer Betrieb im Blocksystem möglich, die Züge können aber auch manuell gefahren werden. Die Neben- und die Schmalspurstrecke sind jeweils in zwei Fahrstrombereiche getrennt, die Stromzuführung erfolgt durch eine Z-Schaltung.

Für den Fahrstrombereich sind sieben Trafos vorhanden, den Zubehörbereich speisen ein 24 V-Trafo (Postrelais), je ein 16 V-, 12 V- und 8 V-Trafo (Beleuchtung usw.) sowie ein 12 V-Trafo für die Standseilbahn. Alle Trafos haben einen gemeinsamen Rückleiter, der gleichzeitig eine Fahrschiene der Gleise auf der Anlage ist.

Um an schlecht zugängliche Stellen der Anlage heranzukommen, wurden drei Geländeabschnitte (etwa 400 mm × 611 mm) herausnehmbar gestaltet.

Die Hintergrundkulisse fertigte uns ein Hobbymaler an. Sie ist einfach an die Wände bzw. einen breiten Plattenstreifen gemalt und lehnt sich oft an unsere nähere Umgebung an. Hinter dem Bahnhof „Seifhennersdorf“ stimmt sie sogar mit dem Originalzustand überein, die Gleisanlage des Bahnhofs wurde allerdings den Verhältnissen auf der Anlage angepaßt.

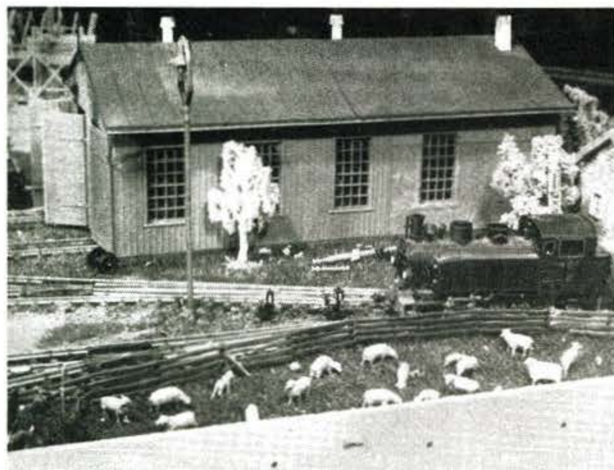


Bild 1 Schmalspuridyll — Einfahrt in „Radeburg“



Bild 2 Der Schmalspur (Eigenbau) VT 137 322 bei der Ausfahrt aus „Radeburg“

H0 - Zimmeranlage

Fenster
Fenster
Fenster
+53
0,60 m
heraus-
nehmbar
EG Seifhennersdorf
D
B
E
+12
A
C
+5
2,50 m
Herzogswalde
KB
Bahnsteig Neustadt ±0
Bahnsteig
4,30 m
EG
Schalt-
pult
Trafos
Schalt-
pult
Normalspur
Dreischienengleis H0/H0e
Schmalspur H0e
Schmalspur H0z
Standseilbahn
Ortslage
Radeburg
+15
EG
Schorn-
stein
Arbeitstisch
Tür
2,80 m
8,00 m

H0-Zimmeranlage, verdeckte Strecken

+8
+10
A
B
±0
D
E
±0
C

Bild 3 Schmalspur-Bf „Radeburg", die $H0_m$-Weichen waren umgebaute H0-Pilzweichen, die Lok am Bahnsteig ist Eigenbau

Fotos und Zeichnungen: Verfasser



WISSEN SIE SCHON...

● daß an der Ellok 242 035 vom Bw Halle P, Einsatzstelle Lutherstadt Wittenberg, eine neue Farbgebung in Erprobung ist?
Die noch vor kurzem grüne Lok hat jetzt statt des bisher angewandten oxydroten Grundanstriches einen weinroten. Der breite Zierstreifen ist nur noch an den Stirnseiten vorhanden. Die Längsseiten erhielten einen schmalen Zierstreifen, wie er bei der grünen Ausführung zu finden ist. Er ist allerdings nur zwischen den Türen angebracht worden.
Text und Fotos: M. Imm, Gräfenhainichen



● daß ab 1. Oktober des vergangenen Jahres der Reiseverkehr auf den Eisenbahnen in den USA weiter reduziert worden ist?
Die drastischen Haushaltskürzungen der Regierung gehen auch an der Eisenbahn nicht spurlos vorüber. Viele Zugverbindungen werden künftig aus dem Kursbuch ersatzlos verschwinden. Allein der Eisenbahngesellschaft „Amtrak" werden 235 Millionen Dollar gestrichen. 14 Züge mit teilweise klangvollen Namen wie „Nordstern", „Cardinal" oder „Schwarzer Falke" rollen auf das Abstellgleis. Auch zwischen Washington und New York ist die Zugfolge verringert worden.
Ma.

● daß die Wende 1981/82 in bezug auf bemerkenswerte historische Ereignisse der Eisenbahnen und der Nahverkehrsmittel besonders „trächtig" ist?
Vor 150 Jahren wurde die Pferdeeisenbahn zwischen Budweis (heute České Budějovice) und Linz in Betrieb genommen. Außerdem erfolgte auch der erste planmäßige Verkehr zwischen London und Birmingham mit dem Dampfbus des Engländers Church. Vor 125 Jahren kam in den USA der erste von G. M. Pullman gebaute Schlafwagen zum praktischen Einsatz. Vor 100 Jahren fuhr in Deutschland die erste elektrische Straßenbahn zwischen Berlin und Lichterfelde, vor 75 Jahren wurde von Diesel und Sulzer eine neuartige Vereinigung, die „Gesellschaft für Thermolokomotiven" gegründet, vor 50 Jahren unternahm Michelin intensive Versuche mit luftbereiften Schienenfahrzeugen, wurde der bis dahin bestehende Geschwindigkeitsrekord für Schienenfahrzeuge mit 230 km/h durch den „Schienenzeppelin" gebrochen, und vor 25 Jahren wurde schließlich die letzte Schnellzug-Neubaudampflok an die DB ausgeliefert.
Kau.

● daß im Moskauer Forschungsinstitut „Sojustransprogreß" gegenwärtig auf einer 1000 m langen Versuchsstrecke die Erprobung eines prinzipiell neuen Magnetschienenzuges mit Linearantrieb vorbereitet wird?
Im Gegensatz zum üblichen Magnetkissen, wo das Fahrzeug durch die abstoßende Kraft zweier gegenpoliger Magnete in der Schwebe gehalten wird, sind bei dieser technischen Lösung seitlich Magnete angeordnet, die durch ihre Anziehungskraft auch eine bessere Seitenführung sichern. „Sojustransprogreß" befaßt sich mit der Entwicklung progressiver spurgebundener Nahverkehrssysteme sowie mit Rohrleitungs- und Containertransportanlagen.
Va.

● daß bei den jugoslawischen Eisenbahnen täglich über 5000 Züge verschiedenster Gattung über die Schienenstränge rollen?
Pro Jahr befördern die Jugoslawischen Staatsbahnen (JZ) 20 000 Millionen Reisende und transportieren 100 Millionen t Güter. In den nächsten 5 Jahren werden von dem insgesamt 12 000 km umfassenden Eisenbahnnetz 1000 km elektrifiziert. Bereits jetzt wird ein Drittel aller Strecken elektrisch betrieben. Für die Bewältigung der hohen Transportaufgaben ist außerdem vorgesehen, 104 Elloks, 63 Diesel-loks, 589 Personen- und 12 500 Güterwagen zu bauen und einzusetzen. Zur modernen Abwicklung des Nahverkehrs ist die Inbetriebnahme von 61 Elektrotriebwagen und 53 Dieseltriebwagen geplant. Das Schienennetz der SFRJ hat auch im internationalen Verkehr eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Nicht umsonst wird es als „Drehscheibe" zwischen Mittel- und Nordeuropa sowie dem Nahen Osten und den östlichen Mittelmeerländern bezeichnet.
Ma.

Lokfoto des Monats:

Triebwagen 279 001 (Seite 23)

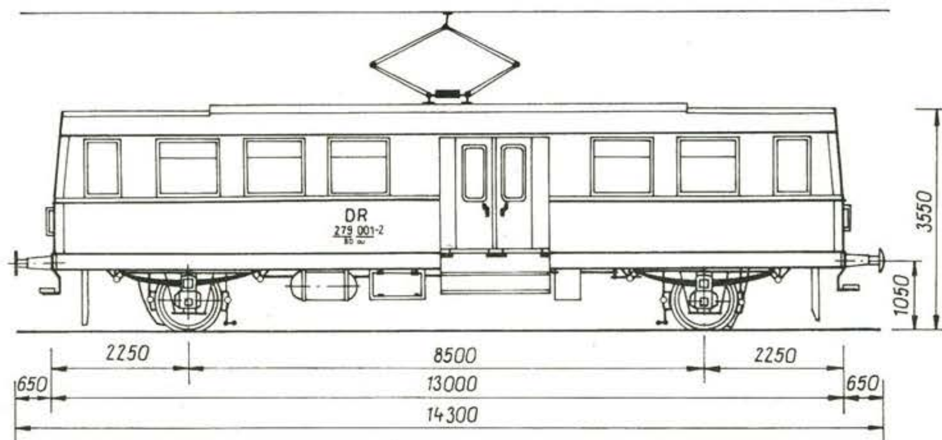
Nicht nur von Naherholungssuchenden wird die elektrisch betriebene Nebenbahn der DR von Müncheberg (Mark) nach Buckow in der Märkischen Schweiz ausgesprochen gern benutzt. Auch für die dortige Bevölkerung sind die hier eingesetzten und mit der Farbgebung der Berliner S-Bahn verkehrenden Triebwagen zu einem festen Bestandteil ihrer Heimat geworden.
Nachdem nun Mitte der 70er Jahre endgültig feststand, daß diese Bahn im zu erhaltenden Nebenbahnnetz der Deutschen Reichsbahn verbleibt, wurde in der Folgezeit ein Forderungsprogramm zum weiteren Erhalt der dort eingesetzten Fahrzeuge erarbeitet.
An den inzwischen über 50 Jahre alten Wagen häuften sich die Instandsetzungsarbeiten, vor allem an der elektrischen Ausrüstung. Da keine Ersatzteile mehr vorhanden waren, mußten verschlissene Baugruppen fast ausschließlich in handwerklicher Einzelfertigung hergestellt werden. Dies war ökonomisch nicht mehr vertretbar. Inzwischen wurde nach den für die Rekonstruktion erarbeiteten Unterlagen u. a. der Triebwagen 279 001 im zuständigen Raw „Roman Chwalek" umgebaut. Er erhielt zwei Fahrmotore vom Typ EM 60/600, die ebenfalls in den zweiachsigen Straßenbahnwagen vom Typ „Gotha" vorhanden sind. Die von einem Luftverdichter erzeugte Druckluft wird zur Bremsung des Fahrzeuges verwendet.
Für den wagenbaulichen Teil bestand das Bedürfnis, die Einstiegverhältnisse zu verbessern. Der Einstieg befindet sich nunmehr in der Wagenmitte, so daß an den Wagenenden mehr Platz für den Führerstand vorhanden ist. Die Seitenteile wurden an den Wagenenden durch die neugestalteten Stirnseiten verändert. Das ehemalige Holzdach ersetzte man durch ein in eckiger Form hergestelltes Blechdach.
Wenn diese Veränderungen auch von einigen eisenbahngeschichtlich interessierten Freunden bedauert werden, sind sie doch die einzige Möglichkeit, diese einmaligen Fahrzeuge auch künftig mit einer zeitgemäßen Ausstattung einzusetzen.
Ma.
Quelle: „Verkehrsgeschichtl. Blätter" 3/81

Technische Daten:

Länge über Puffer	14 300 mm
Achsstand	8 500 mm
Wagenkastenbreite	3 000 mm
Höhe über Dach	3 505 mm
Fahrzeugmasse	22,5 t
Leistung der Fahrmotoren	2× 60 kW
Sitzplätze (Triebwagen)	312
Sitzplätze (Steuerwagen)	40
Stehplätze(Triebwagen)	58
Stehplätze (Steuerwagen)	55
V_{max}	50 km/h
Bremsart	einlösige Druckluftbr. (KPDR)

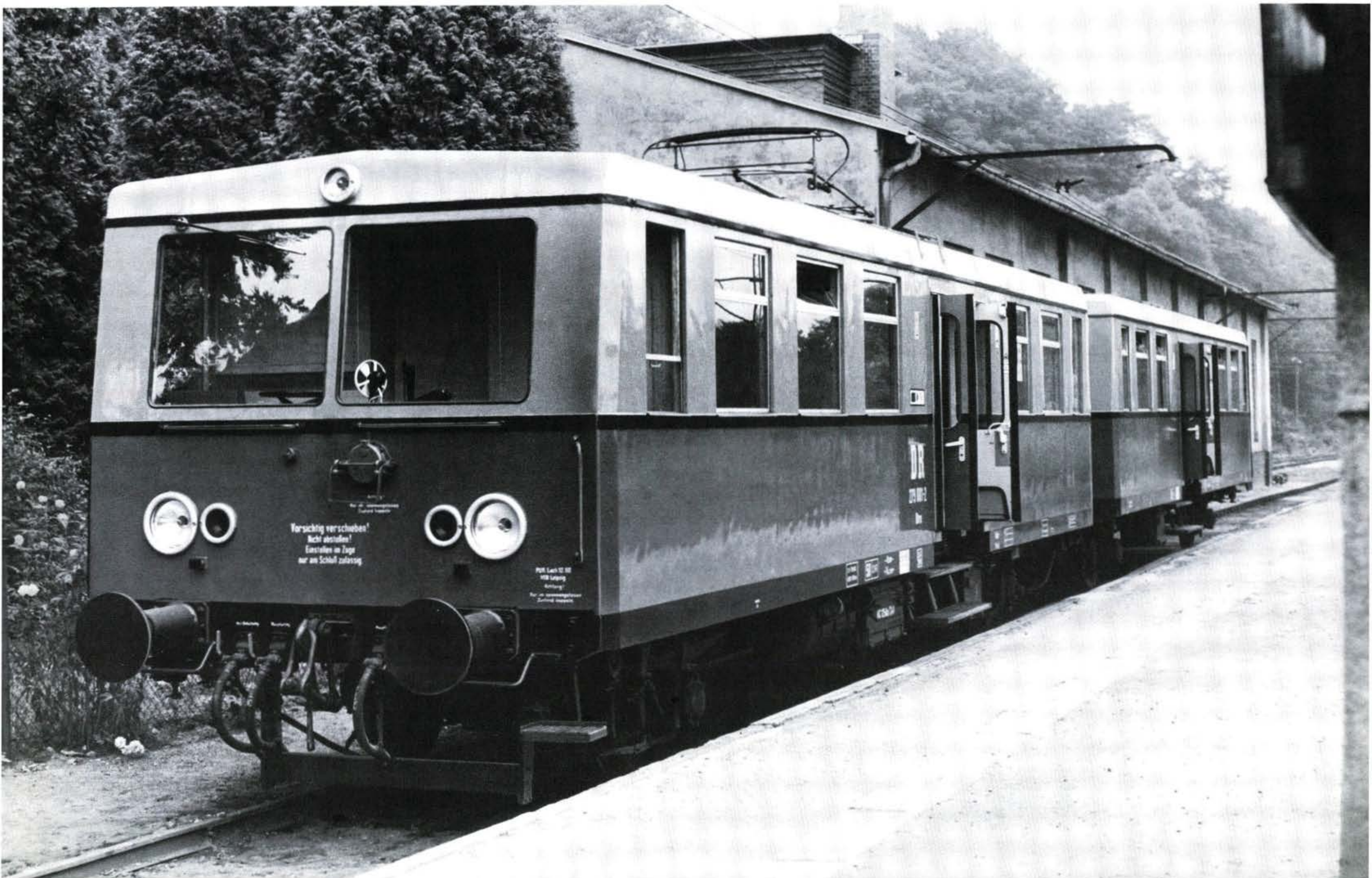
Hü.

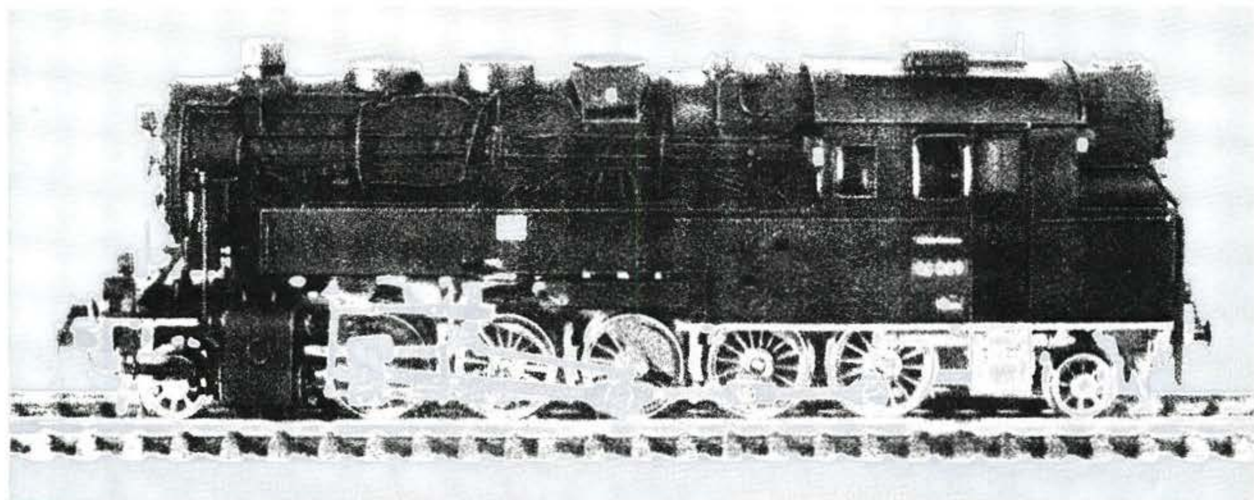
Zeichnung: U. Person, Berlin

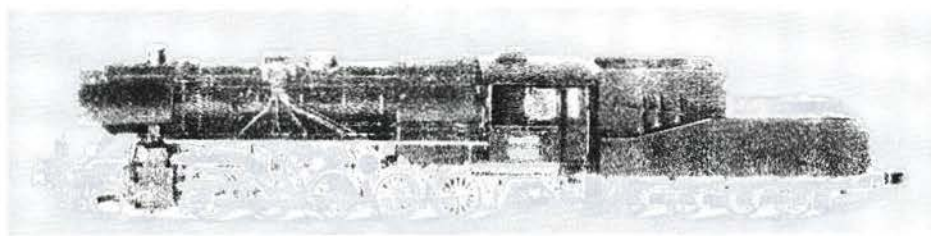


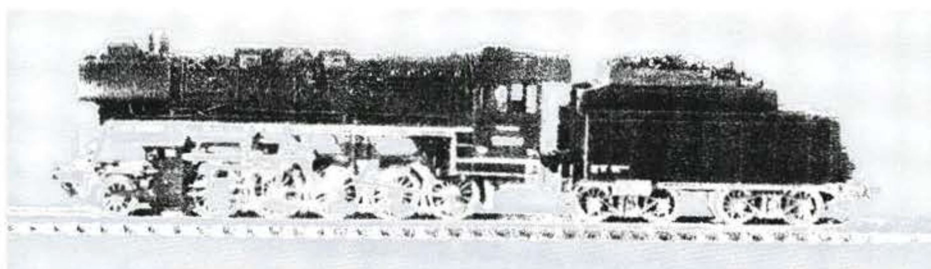
Triebwagen 279 001 am 15. August 1981 in Buckow

Foto: G. Friese, Wolfen









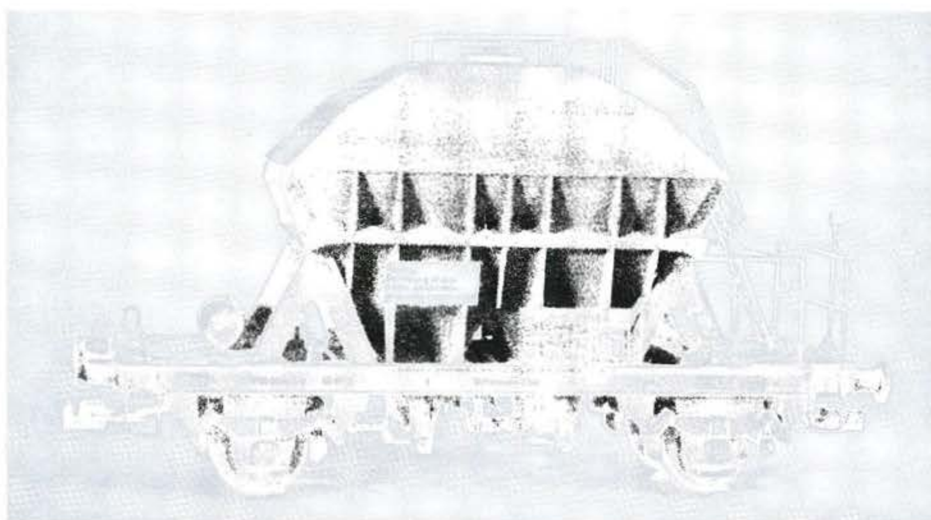


Bild 1 Klaus Kellner aus der DDR erhielt für den Nachbau der Lok 95 029 einen I. Preis in der Kategorie A1/H0.

Bild 2 Auch das Modell der 52 006 von Wolfgang Köhler (DDR) gehörte zu den besten Fahrzeugen in der Kategorie A1/H0. Die Jury vergab auch für diese Lok den I. Preis.

Bild 3 In der Kategorie A1/TT bekam Ralf Stark (DDR) für die Lok 58 3013 ebenfalls den I. Preis.

Bild 4 Dieser Apatitwagen entstand in Pappbauweise. Claus Bayer erhielt für dieses exakt nachgebildete Fahrzeug einen I. Preis in der Kategorie B1/0.

XXVIII. Internationaler Modellbahn-Wettbewerb in Budapest:

126 Modelle — 49 Preise

Mehr Breite und Qualität

Der 1981er Jahrgang des Internationalen Modellbahnwettbewerbs ist Geschichte. Bekanntlich hatte dazu der Modelleisenbahn-Verband der Ungarischen Volksrepublik aufgerufen. Das schöne Budapest strahlte auch für diese Leistungsschau seine Anziehungskraft aus. Der Kulturraum des Ostbahnhofs gehörte vom 13. bis 29. November 1981 ganz den Modelleisenbahnern. Ab Freitagnachmittag konnten die Wettbewerbsexponate und ausgewählte Anlagen in einer sorgfältig vorbereiteten Ausstellung von der Öffentlichkeit besichtigt werden.
Wie sind die Erwartungen an den XXVIII. Modellbahnwettbewerb erfüllt worden? Zwei Zahlen sprechen für sich: **102** Modellbauer aus der Bundesrepublik Deutschland, der Deutschen Demokratischen Republik, aus Österreich, der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und der Ungarischen Volksrepublik beteiligten sich mit insgesamt **126** Modellen am Leistungsvergleich! Gegenüber dem vorangegangenen Wettbewerb ist das eine erneute Steigerung und gleichzeitig der Beweis dafür, daß dieser Leistungsvergleich an Anziehungskraft weiter gewonnen hat.
Die Breite, aber auch die sehr gute Qualität der Exponate machten es der internationalen Jury nicht leicht, alle Modelle zu bewerten und die Preisträger zu ermitteln. Unter ihrem Vorsitzenden, Ágoston Temesi, arbeiteten in der Jury die Freunde Zoltán Rázgha, Laszlo Bekei vom ungarischen Modellbahnverband, Dezider Selecky und Borivoy Gryc vom tschechoslowakischen Modellbahn-Verband sowie Rolf Häßlich und Hansotto Voigt vom Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR mit. Insgesamt wurden 49 Preisträger ermittelt!
Schaut man sich die Ergebnisliste an, so kann mit Freude festgestellt werden, daß der Wettbewerb 1981 eine bedeutende Zunahme von Teilnehmern in den größeren Spurweiten aufweist. Demgegenüber ist allerdings eine weitere Reduzierung bei Modellen in der Nenngröße N zu verzeichnen. Den weitaus größten Anteil hat aber nach wie vor die Nenngröße H0 mit rund 60%. Interessant ist auch ein Blick in die Kategorie E. Bei den insgesamt 10 Modellen sind 5 Fahrzeuge darunter, die infolge Abweichung von den NEM nicht in die Kategorie A eingeordnet werden konnten. Es sind aber alles hervorragend gestaltete Modelle, die mit Erfolg der kritischen Betrachtung durch die Juroren standhielten.
Auch die ungarischen Modellbahnfreunde setzten die schöne Tradition fort, die Wettbewerbsmodelle in einer repräsentativen Ausstellung der Öffentlichkeit vorzustellen. So waren sie zusammen mit Heimanlagen des Gastgeberlandes und der Großanlage der Arbeitsgemeinschaft Meißen zwei Wochen lang Magnet für viele Tausende kleine und große Besucher aus ganz Ungarn, aber auch aus den Nachbarländern.
Abschließend sei dem Gastgeber nochmals recht herzlich für die gute Vorbereitung und Durchführung der Juryberatung gedankt. Damit waren beste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit in einer freundschaftlichen Atmosphäre gegeben.

Wolfgang Hanusch

Teilnehmer- und Preisverteilung

Land	Anzahl der Preise Modelle	I.	So.	II.	III.	An.	Summe
UVR	34	2	2	3	3	—	10
ČSSR	26	6	—	5	4	2	17
BRD	4	—	—	—	—	—	—
Österreich	7	—	—	—	—	1	1
DDR	55	7	1	7	4	2	21
	126	15	3	15	11	5	49

NOTIZEN AM RANDE

Donnerstag, 12. November 1981: Um 14.00 Uhr eröffnet der vielbeschäftigte, immer aufmerksame, freundliche und stets verständnisvolle Mann, Dipl.-Ing. Ágoston Temesi, Vizepräsident des Ungarischen Modellbahnverbandes, eine Pressekonferenz. Fernsehen, Rundfunk und Zeitungsleute sind gekommen. Freund Temesi informiert einleitend ausführlich und eindrucksvoll über die vielen Aktivitäten, die der Aufruf zum Wettbewerb international ausgelöst hat. Engagiert erklärt der Universitäts-Oberassistent den kulturpolitischen Wert dieses Hobbys für eine sinnvolle Freizeitgestaltung. Temperamentvoll und mit Sachkenntnis beantwortet er jede Frage, bleibt nicht auf seinem Platz, sondern geht hin zu den Journalisten. Eine zwanglose, wohltuende Atmosphäre. Abends, kurz vor 20.00 Uhr, sendet das Fernsehen zwei Minuten über die bevorstehende Ausstellung.
Freitag, 13. November 1981: Die Kollegen Heller und Darr vom Verlag Bild und Heimat Reichenbach (Vogtl.) haben auch für uns das Fotografieren der Modelle der Wettbewerbssieger besorgt. Der Ausstellungsleiter und weitere ungarische Freunde sowie Freund Hanusch, Vorsitzender der DDR-Wettbewerbskommission, waren uns dabei außerordentlich behilflich. Eifrig wird noch daran gearbeitet, Vitrinen und Anlagen für die offizielle Eröffnung der Ausstellung herzurichten. Um 14.00 Uhr ist es soweit. Persönlichkeiten staatlicher und gesellschaftlicher Institutionen und Organisationen sowie des Modellbahnverbandes haben sich eingefunden. Der Vizegeneraldirektor der MÁV Urbán Sándor würdigt die Leistungen der Wettbewerbsteilnehmer, betont, wie wichtig dieses schöne Hobby für eine schöpferische Freizeitgestaltung, aber auch für die Heranbildung des Eisenbahner-Nachwuchses und schließlich für die Arbeit selbst ist. Das alles umso mehr, weil auch in der UVR ab 1. Januar 1982 jeder Sonnabend arbeitsfrei ist (bisher jeder 2. Sonnabend). Viel Beifall gibt es, als die Urkunden für die erworbenen Preise ausgehändigt werden. Die Information über das Fernsehen, den Rundfunk und durch die Presse zeigt Wirkung. In vier Stunden über 1100 Besucher! Als wir um 18.00 Uhr zu einer Verabredung in den Ausstellungsraum gehen, sagt uns ein älterer Herr mit zwei Enkelkindern an den Händen: „Meine Herren, die Ausstellung ist schon geschlossen. Kommen Sie doch morgen wieder. Es ist sehr interessant für die Kinder, aber auch für die Erwachsenen." Wir freuen uns über dieses gute Urteil und bedanken uns herzlich über die freundliche Aufklärung.

MEINUNGEN

Rolf Häßlich, Vorsitzender der Technischen Kommission (DDR): „Die gesamte Ausstellung hat ein sehr gutes Niveau. Natürlich interessieren sich die Besucher vor allem für die Anlagen. Die Wettbewerbsmodelle zeugen von sehr guten handwerklichen Leistungen, technischen Ideen und Lösungen. Herausragend ist die elektronische Mehrzugsteuerung für die Nenngröße N mit Simulierung der Fahrzeugmasse von Dr. Halmai Attilla aus Budapest. Hier handelt es sich um ein völlig neues Antriebssystem mit einem eigen entwickelten Motor für kleine Nenngrößen. Damit ist ein vorbildgetreues Fahren und Bremsen möglich. Diese Leistung ist das Interessanteste, was ich bisher gesehen habe. Eine handwerkliche Spitzenleistung ist die Mariazellerbahn von Herrn Erich Dürnecker aus Österreich. Leider konnte sie nicht in die Wertung einbezogen werden, weil das Modell zu spät geliefert wurde."

Josef Binder, Österreich, Sekretär der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress": „Der XXVIII. Wettbewerb dokumentiert eine beachtenswerte technische Streuung eines gehobenen Niveaus bei allen drei hauptsächlich beteiligten Ländern, also der DDR der ČSSR und Ungarn. Ich würde gern anregen wollen, daß man künftig mal in einer Vitrine Modelle von den ersten Ausstellungen zeigt. Das könnte ein interessanter Vergleich sein über die Entwicklung im Internationalen Modellbahn-Wettbewerb. Insgesamt ist die Ausstellung Ausdruck dafür, welche handwerklichen Spitzenleistungen und technische Lösungen in der Freizeit vollbracht werden. Man sollte aber auch dem Versuch Wertschätzung zollen, denn es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen. Wir haben auch an einer Tafel die Eisenbahn-Zeitschriften ausgestellt. Ich darf sagen, daß „der modelleisenbahner" aktueller geworden ist und der „DDR-Verkehr" mir wertvolle Informationen über die Entwicklung des Verkehrswesens in ihrem Lande vermittelt."

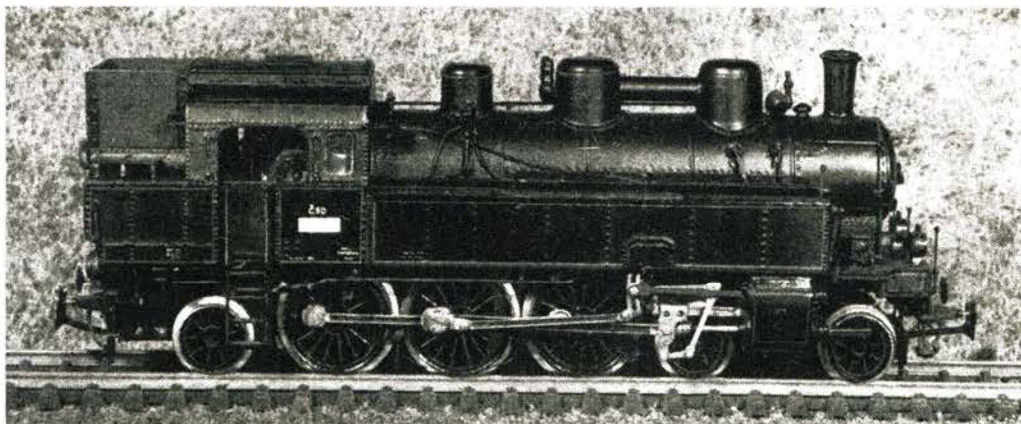
Ferenc Szegö, Präsident des MOROP: „Ich bin erfreut und beeindruckt über das sehr gute Niveau des XXVIII. Wettbewerbs. Es ist doch sehr anschaulich, welch guten Weg die freundschaftliche Zusammenarbeit gegangen ist, wenn man sich die ausgezeichneten Exponate ansieht. Und ich bin überzeugt, daß Budapest wieder neue Impulse für die Zukunft gegeben hat. Wir können stolz auf das sein, was wir hier gesehen haben, meine Hochachtung gilt allen, die zum guten Erfolg dieser Leistungsschau beigetragen haben. Dennoch möchte ich die Arbeit von Dr. Halmai Attilla — die elektronische Mehrzugsteuerung — hervorheben."

Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV der DDR: „Mich hat u. a. das große Interesse der Budapester Bevölkerung für die Ausstellung beeindruckt. Das war ein echter Erfolg in der Öffentlichkeitsarbeit unserer ungarischen Modelleisenbahnfreunde. Selbstverständlich bin ich erfreut über das gute Abschneiden der Modelleisenbahner der DDR beim Wettbewerb. 21 errungene Preise, das kann sich sehen lassen. Wir werden die beim XXVIII. Wettbewerb gewonnenen Erfahrungen gut auswerten und für den XXIX. gut nutzen. Ich bin überzeugt, daß die Ergebnisse von Budapest neue Impulse für Plzeň geben."

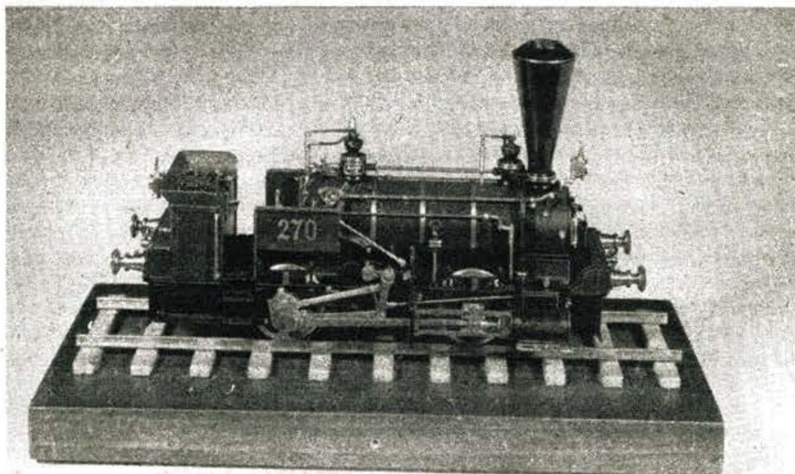
Ergebnisse des XXVIII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes Budapest 1981

Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
Kategorie A1/I + 0				
SZKV 505	Nagy, István	UVR	89,0	So.
MÁV 424	Szederkenyi, Ferenc	UVR	71,66	
MÁV 326	Dr. Csatlós	UVR	76,0	
MÁV 375	Dr. Csatlós	UVR	79,0	
Schienenbus Wismar	Caseler, Horst	DDR	80,0	
BR 01^5	Kobelt, Frank	DDR	—	
T 7	Lehmann, Helmut	DDR	87,66	II.
Kategorie A1/H0 + $H0_m$				
MÁV 275	Fekete, Lajos	UVR	89,0	
MÁV 201	Fekete, Lajos	UVR	93,33	II.
MÁV 321	Fekete, Lajos	UVR	90,0	
MÁV 223	Fekete, Lajos	UVR	88,33	
BETS	Eszenyi, Ernö	UVR	—	
MÁV 328	Czakvári, János	UVR	—	
MÁV 328	Kercza, Kárdy	UVR	—	
T 478 3225	Kron, Karel	ČSSR	93,33	II.
ČSD 465 006	Dr. Molnár, Alex.	ČSSR	86,0	
BR 55^{7-15}	Ebert, Klaus	DDR	84,33	
BR 98	Schneider, Christian	DDR	86,66	III.
Kö	Lohs, Peter	DDR	58,66	
BR 95 029	Kellner, Klaus	DDR	97,66	I.
Rohöl-Triebwagen	Kohlberg, Horst	DDR	86,0	
BR 199 301	Ort, Ingo	DDR	85,66	An. Jun.
Kategorie A1/TT + N				
ČSD 456.0	Dvořak, Jiři	ČSSR	96,66	I.
ČSD E 458.0	Dymák, Milan	ČSSR	84,0	
ČSD M 130.191	Zelenka, Jiři	ČSSR	89,66	II.
BR 100	Fretwurst, Thomas	DDR	79,33	
BR 93	Köhler, Guntram	DDR	81,33	
BR 110	Posselt, Günter	DDR	84,33	
BR 52	Köhler, Wolfgang	DDR	97,66	I.
Kategorie A2/H0				
BR E 32	Potyók, Balázs	UVR	71,0	
BR 65	Potyók, Balázs	UVR	75,33	
MÁV 342	Dr. Károly, Imre	UVR	90,33	II.
ČSD 354.1201	Vajs, Zdeněk	ČSSR	96,33	I.
ČSD T 478.3	Bednařik, Ivan	ČSSR	86,33	
ČSD T 678.0	Slezák, Milan	ČSSR	89,33	III.
BR 03	Brogsitter, Siegfried	DDR	83,33	
BR 03	Büttner, Gerd	DDR	87,0	
BR 03	Schiebold, Steffen	DDR	87,0	
BR 52 m. Steifr.-tender	Badelt, Ulrich	DDR	85,0	
BR 52	Herfen, Olaf	DDR	88,0	III.
BR 58	Stark, Ralf	DDR	94,33	I.
BR 17 Kond.	Heinicke, Hans-G.	DDR	86,66	
BR 50	Matern, Jürgen	DDR	86,66	
BR 98	Willert, Karl	DDR	81,33	
BR 56	Daniel, Albert	DDR	80,66	An. Jun.
BR 93	Franz, Eckhard	DDR	92,0	II.
Kategorie A2/$H0_{m+e}$				
BR 99 4633	Stahn, Hartmut	DDR	91,33	I.
BR 99 5703	Günther, Uwe	DDR	81,0	
sä. IV K	Wagner, Bernd	DDR	78,33	
VT 137 532	Rieger, Jörg	DDR	88,33	II. Jun.
Kategorie A2/TT + N				
MÁV V 43	Szeróvay, Antal	UVR	76,0	
ČSD 433.033	Dvořak, Jiři	ČSSR	—	
ČSD E 669.2	Pazderka, Petr	ČSSR	84,0	II.
ČSD T 466.2	Klempiř, Zdeněk	ČSSR	81,0	An. Jun.
BR 83^{10}	Brünler, Hermann	DDR	82,33	
Kategorie A3/H0				
Strab-Werkstattwag.	Bauer, Othmar	Österr.		
Strab-Schneepflug	Bauer, Othmar	Österr.		
Strab-Kehrwagen	Bauer, Othmar	Österr.		
Strab-Triebwagen	Bauer, Othmar	Österr.	An.	
Strab-Doppelst.-Tw	Bauer, Othmar	Österr.		
Strab-Doppelst.-Tw	Bauer, Othmar	Österr.		
Strab-Doppelst.-Aw	Bauer, Othmar	Österr.		
BR 75	Werler, Hans	DDR	88,33	II.
BR 64	Badelt, Ulrich	DDR	86,66	
BR 24	Becker, Karl-Heinz	DDR	76,66	
Kategorie B1/0				
Apatitwagen U—y	Bayer, Claus	DDR }	91,33	I.
Roheisenschlackewagen	Bayer, Claus	DDR }		
Oberlichtwagen	Kobelt, Frank	DDR	89,33	II.
sä. Personenwagen	Bahnert, Wolfgang	DDR	80,66	
Kategorie B1/H0 + TT				
Gepäckwagen Ds	Vondřejc, Miloš	ČSSR	93,33	I.
Personenwagen Be	Kučera, Ivo	ČSSR	80,66	III.
Gepäckwagen Dd	Sicta, Petr	ČSSR	93,0	I. Jun.
Personenwagen C 31	Mink, Karl	BRD }		
Personenwagen BC 31	Mink, Karl	BRD }	70,33	
Personenwagen BC 1	Mink, Karl	BRD }		
D-Zugwagen Eurofima	Mink, Karl	BRD	70,66	
4-achs. Huckepackwagen	Krause-Bergmann, M.	DDR	76,33	
Kategorie B2/H0 + $H0_{m+e}$				
2-achs. Güterwagen	Djmonkos, András	UVR	58,66	
Gepäckwagen D	Vondřej, Miloš	ČSSR	77,66	
D-Zugwagen	Zelený, Jiři	ČSSR	91,0	I.
2-achs. Kühlwagen	Vaněk, Jiři	ČSSR	82,66	An. Jun.
Personenwagen Be	Kořonek, Pavel	ČSSR	73,33	Jun.
Güterwagen m. Schwenkd.	Kunzelmann, Wolfg.	DDR	83,0	III.
EK 4	AG 3/4, AG 3/42	DDR	94,0	So.
Ctr Sa 16	Bucher, Günter	DDR	83,66	II.
Schneepflug	Wagner, Bernd	DDR	78,66	
Sitz- und Gepäckwagen	Günther, Uwe	DDR	75,33	
Kategorie B 2/TT + TT_m + N				
Personenwagen Bi	Adamec, František	ČSSR	81,66	
Gepäckwagen Dd	Hovorka, Ladislav	ČSSR	84,33	III.
Schwerlastwagen	Lacko, Josef	ČSSR	78,33	
Personenwagen Ci	Žakourek, Richard	ČSSR	88,0	II.
Ow RüKB	Linke, H.-Michael	DDR	71,66	
Kategorie C — Senioren	Juricza, Tibor	UVR	85,33	III.
EG Gardony				
Bahnhof Hajduszoboszlo	Zakar, Ödön	UVR	72,0	
Sägewerk	Fortran, László	UVR	—	
Bahnhof Strizovice	Javurek, Ladislav	ČSSR	88,33	II.
Bahnhof Güntersberge	Günther, Uwe	DDR	83.0	
Stellwerk Flöha	Polster, Bernd	DDR	91,33	II.
Stellwerk Marienberg	Fischer, Gerhard	DDR	60,0	
Wegüberführung	Fromm, Günther	DDR	97,0	I.
Hölzerne Bogenbrücke	Sauerbrey, Gerd	DDR	95,33	I.
Bahnhof Pretzier/Altmark	Trösken, Michael	DDR	85,66	III.
Gleisbildstellwerk GS II	Witt, H.-Ulrich	DDR	75,0	
Kategorie C — Junioren				
Eisenbahnerwohnhaus	Kollár, Zsolt	UVR	—	
Brückenbaustelle	Paller, Gabór	UVR	50,0	
Bahnübergang	Suli, János	UVR	68,0	
Fußgängerbrücke	Soós, Zsolt	UVR	75,0	
Fußgängerbrücke	Prugli, László	UVR	40,0	
Bahnübergang	Ténai, László	UVR	65,0	
Ladegut f. O-Wagen	Geil, Zoltán	UVR	—	
Lokdepot Nachod	Sixta, Petr	ČSSR	95,0	I.
Güterschuppen m. Lader.	Lepieš, Ivan	ČSSR	83,66	III.
Riedsbrücke Gräfenroda	Specht, Thomas	DDR	70,0	
Kategorie D				
Fahrzeugsteuerung	Dr. Halmai, Attilla	UVR	98,66	So.
Bekohlungsanlage	Sammer, Janko	ČSSR	74,0	
Entkuppler	AG 3/46	DDR	71,66	
Kategorie E				
SZKV 201—202	Nagy, István	UVR	90,66	III.
BKV 2900	Vitanyi, Iván	UVR	67,33	
BKV T 5 CS	Rudnay, Belá	UVR	82,66	
MÁV 328	Kerenyi, Vilmos	UVR	99,33	I.
MÁV 326	Nagy, Lajos	UVR	95,0	III.
MÁV 275	Szunay, Antal	UVR	95,66	II.
Günther-Baulok	Visy, Peter	UVR	97,33	I.
Flachwageneinheit Laaes	AG 3/4, AG 3/42	DDR	83,33	
sä. Frachtzug	Kohlisch, Heinz	DDR	—	
Zinnfiguren	Knauth, Klaus	DDR	65,33	

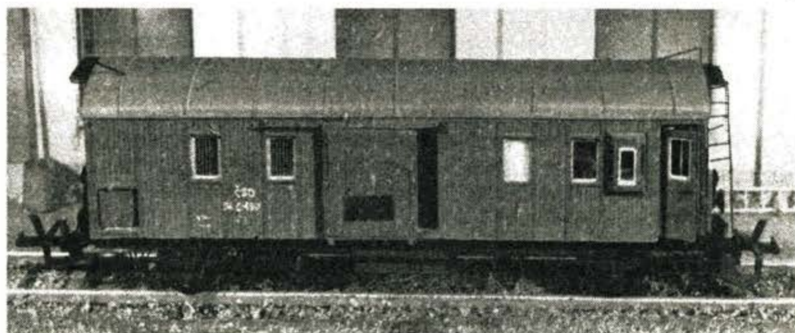
Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR bedankt sich herzlichst für die Neujahrsgrüße und guten Wünsche, die es so zahlreich aus dem In- und Ausland erhielt.



5



6



7

Bild 5 Vajs Zdenek aus der ČSSR reichte das Modell der ČSD-Lok 354.1201 zum Wettbewerb ein. Er erhielt für dieses Fahrzeug einen I. Preis in der Kategorie A 2/H0.

Bild 6 Diese „Günther-Baulok" von Peter Visy aus dem Gastgeberland hatte einen großen Zuspruch. In der Kategorie E errang dieser Hobbyfreund ebenfalls den I. Preis.

Bild 7 Auch der von Peter Sicta aus der ČSSR eingesandte Gepäckwagen Ds läßt hinsichtlich der Modelltreue keine Wünsche offen. Die Jury entschied, auch für dieses Modell der Kategorie B 1/TT einen I. Preis zu vergeben.

Fotos: E. Kühnlenz, Erfurt (4) H. Darr, Reichenbach (3)

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 7/1981 beachten!

AG 3/58 Traditionsbahn Radebeul—Radeburg
Sonderfahrt mit Lok 99713 am 21. Februar 1982 (Zubringerverkehr zum Radeburger Karneval). Radebeul Ost ab 10.33 Uhr, Radeburg an 11.40, Radeburg ab 16.45, Radebeul Ost an 17.45. Fahrkarten (5,—/3,— M) nur im Zuge.

AG 6/23 — Leipzig
Die AG bittet wegen Verlust der Unterlagen alle bis 30.10.1981 nicht ausgelieferten Bestellungen für Loknummern, Schilder und Zeichnungen zu erneuern.
Bestellungen an: O. Schönau, 7022 Leipzig, Möckernsche Str. 25

Bezirksvorstand Dresden
Winterdampflok-Sonderfahrt am Sonnabend, dem 20. Februar 1982, mit Traditionslok 50849 und dem Traditionszug der DR von Zwickau über Falkenstein, Adorf, Plauen (Vogtl) ob Bf, Herlasgrün, Falkenstein und zurück nach Zwickau. Abfahrt 7.55 Uhr in Zwickau Hbf, Rückkehr um 16.50 Uhr
Es sind Fotohalte und ein Imbißverkauf vorgesehen.
Teilnehmerpreis: Mitgl. des DMV 20,—, Erwachsene 25,—, Kinder bis 10 Jahre 12,50 Mark.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung (DMV-Mitglieder unter Angabe der Mitgliedsbuch-Nr.) bis 31. Januar 1982 an Freund Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 33. Der Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Wer hat — wer braucht?
1/1 Biete: „Diesellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; „Dampflok-Archiv" (Gerlach); „Deutsche Diesellokomotiven — gestern und heute"; „Uns gehören die Schienenwege". Suche: Schmalspurmaterial von Herr u. Technomodell; BR 84 (H0); E 70 (TT); Bildmaterial der Strecke Drei Annen Hohne—Brocken u. Bilder vom Bahnhof Brokken.
1/2 Biete in TT: E-Lok; BR 42; Formsignale; 0-Wagen; Post- u. Speisewagen; Bausatz Hotel Thüringer Hof (auch als Bf Moorbach verwendbar); div. Schienenmaterial einschl. Weichen (teilw. Antriebe defekt); „Der Modelleisenbahner" 2,5,8/1980; 3/1981; 11/1979; Modelleisenbahnkalender 1980. Suche: 4-achs. Triebwg; G- od. Kühlwg (4-achs.); Rungenwagen u. einz. Container; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1954—1956; Heft 3—12 1975; Hefte 1,2/1976 (Nur Tausch).
1/3 Biete: Dietzel-Flügel- u. Vorsignale; Formgleissperrsign. (Eigenbau); „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952—1962 u. 1964—1969; div. Modellbahnliteratur. Suche: Herr, $H0_m$, Schmalspur- u. Rollbockwagen; BR 84; 91; ETA 178.
1/4 Biete: sowj. Modellautos 1:43. Suche: Modellautos 1:87 u. Modelleisenbahnmaterial.
1/5 Suche in H0: Personen- u. Güterwg sowie Loks, Ersatzteile, Drehscheibe, Gebäude aller Bahnverwaltungen, Fabrikate u. Zeiten. Auch beschädigt, zur Ersatzteilgewinnung; weiterhin Kataloge aller Art.
1/6 Suche: Dampflokschild.
1/7 Biete: BR 50; BR 80; E 63; $H0_m$: BR 99121; BR 994801; 994711. Suche: „Baureihe 01"; „Ellok-Archiv"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; ETA zweitlg; VI k Herr; BR 84.
1/8 Biete: BR 65 in N (fabrikneu); „Der Modelleisenbahner" Hefte 5—9 u. 11/1970; 5/1972; 6/1974; 8/1980. Suche: Schmalspurlok von Herr (auch reparaturbed.); „Schmalspurbahnen der Oberlausitz".
1/9 Suche: E 70 in TT (auch reparaturbed.)
1/10 Suche: Märklin, Nenngr. 00, Fahrzeuge u. Zubehör (auch besch.). Biete: „Dampflok-Archiv 1—3" „Schmalspurbahn-Archiv".
1/11 Biete: Brosius/Koch „Schule des Lokführers" (1898); „Die Dampflokomotive"; „Die deutschen Dampflok. gestern und heute"; „Dampflok 97—99"; „Ellok-Archiv" (1966) und „Verzeichnis deutscher Lokomotiven" (1923—1963).
Suche: Herr, Lok u. Wagen.
1/12 Biete: Modelleisenbahnkalender 1969, 1971—1978, Eisenbahnjahrbuch 1977—1980; Fotos von Straßenbahnen. Suche: Fotos, Betriebschroniken, Kataloge u. a. von Straßenbahnen in der DDR.
1/13 Suche: „Kleinbahnen der Altmark"; „Die Spreewaldbahn".
1/14 Suche: „Schmalspurbahn-Archiv".
1/15 Biete: Material, Nenngr. S. Suche: Material, Nenngr. S, Fahrleitungsmaste älterer Bauart für TT; „Baureihe 01"; „Straßenbahn-Archiv"; „Ellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv" (nur Tausch).
1/16 Suche: H0, BR 42, 84, 89 (DR u. Sächs. St. B.), 91, 99, VT 135 (DR u. DB); ETA 177; TT: BR 50^{40}; 58; T 334; E 70.
1/17 Suche: Nenngr. H0, (DDR-Prod.) BR 23, 42, 50, 66, 80, 81, 84, 91. Bilder u. Daten der dt. Länderbahn- u. Privatbahnlok vor u. nach 1925.
1/18 Biete: H0, BR 23, 50, 80 (def.); Betriebschroniken versch. Verkehrsbetriebe sowie Straßenbahnbildmappen. Suche: TT, BR 01, 03, 24, 106 (alles Eigenbau); Straßenbahnmodelle; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Kleinbahnen der Altmark"; „Baureihe 01"; „Schmalspurbahn-Archiv"; Unterlagen üb. die Straßenbahnen Eberswalde, Guben, Stralsund.
1/19 Biete: Eisenbahnjahrbücher 1973, 1977—1980; „Modellbahn-Triebfahrzeuge" (Gerlach); div. Hefte „Der Modelleisenbahner"; H0: BR 23, 42, 50. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1964; „Zahnrad-Lokalbahn-Schmalspur"; Kursbücher, Karten u. a. verkehrsgeograph. und -histor. Material; H0: BR 38, 58, 84, 99 u. a.
1/20 Biete: TT, E 70; zweiteil. Doppelstockeinheit; 2 D-Zugwagen ält. Bauart; Modellbahnbücherei Bd 5; „Stellwerkdienst von A bis Z".
Suche: „Die Spreewaldbahn"; „Die Selketalbahn" „BR 01—96"; „Dampflok-Archiv Bd. 2 u. 3"; „Triebwagen-Archiv"; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1970, 1971, 1972, 1975, 1976; „Baureihe 01".
1/21 Biete: N-Wagenmodelle; H0-Automodelle; Literatur. Suche: H0, $H0_e$ u. $H0_m$, Lok-, Wagen- u. Automodelle aller Art (auch Selbstbau, def. od. Einzelteile) div. Literatur.
1/22 Biete: PIKO BR 50, 80, 23, BR 22 (Eigenbau). Suche: BR 52 u. 91; „Straßenbahn-Archiv"; „Die Berliner S-Bahn"; „Dampflokomotiven gestern u. heute".
1/23 Biete: Kursbücher Sommer 1980; Winter 1976/77; 79/80; 80/81 (mit intern. Teil); Taschenfahrplan (Rbd Berlin) Sommer u. Winter 79/80; „Städt. Nahverkehr" — Berlin 1978—1980. Suche: H0, Drehscheibe; Literatur.
1/24 Biete: „Reisezugwagen-Archiv" (Ausg. 1973). Suche: „Baureihe 01—96"; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952—1954, 1958, 1959, 1964, 1965, 1968.
1/25 Biete: PIKO, H0, BR 23, 80, 81; „Die Modelleisenbahn 3" (Trost). Suche: „Triebwagen-Archiv"; „Die Selketalbahn".
1/26 Biete: H0, BR 80 (Batterie); BR E 69; Güter- u. Personenwg; Juniorpackung mit drei Güterwg, viel Schienenmaterial. In TT: T 334; Bogenbrücke; „Eine richtige Modellbahn soll es werden"; „100 Gleispläne H0, TT, N". Suche: Straßenbahnmodelle H0, TT (LOWA) DDR Prod.; „Straßenbahn-Archiv".

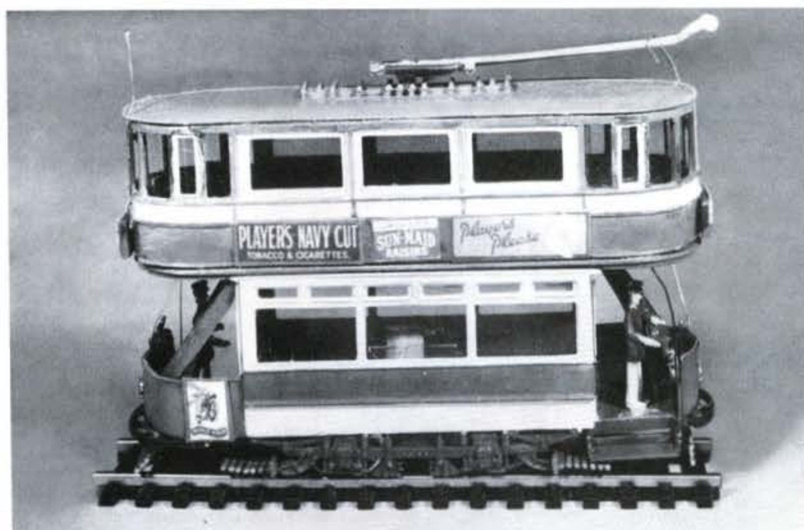
1



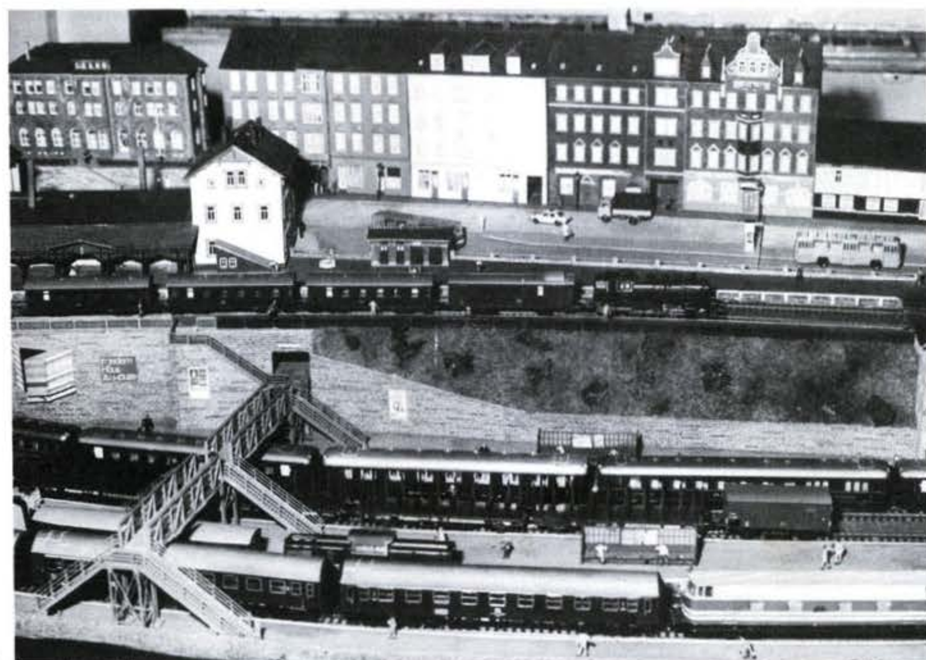
Bilder 1 und 2 Auch Straßenbahnen werden von Modelleisenbahnern vieler Länder mit viel Liebe und Engagement gebaut. Diese Aufnahmen zeigen zwei Straßenbahnen der Kategorie A 3/H0 von Othmar Bauer aus Österreich, der sich besonders für den städtischen Nahverkehr interessiert.

Bild 3 Die von der DMV-AG Meißen in Budapest ausgestellte Anlage der Nenngröße H0 wurde zu einem Anziehungspunkt für jung und alt. Die im Hintergrund zu sehenden Bauten entstanden originalgetreu nach Meißener Wohnhäusern.

Fotos: H. Darr, Reichenbach



2



3

ISSN 0026-7422

